



AS NEUE JUSTIZGEBÄUDE IN SCHWERIN IN  
MECKLENBURG. \* ARCHITEKT: MINISTERIAL-  
BAURAT PAUL EHMIG IN SCHWERIN. \* AN-  
SICHT AUS DEM HAUPT-TREPPENHAUS MIT  
PFORTE ZUM UNTERSUCHUNGS-GEFÄHNGNIS.

===== DEUTSCHE BAUZEITUNG =====

\*\*\*\*\* 51. JAHRGANG 1917. \* NO. 1-2. \* \* \* \* \*



Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. Gesamtansicht der Hauptseite.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 1-2. BERLIN, DEN 5. JANUAR 1917.

## Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.

Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.

Hierzu eine Bildbeilage.



In den Gerichtsferien des Sommers 1916 ist trotz vielfacher und einschneidender Hinderungen der Bauarbeiten durch den Krieg nach wenig mehr als zweijähriger Bauzeit in Schwerin ein Monumentalbau bezogen worden, der als neueres Kunstwerk weithin im Lande der Obotriten an erster Stelle steht und ein leuchtendes Beispiel ist für den erlesenen Kunstsinn, mit dem die staatlichen Behörden im Großherzogtum Mecklenburg - Schwerin die ihrem Tätigkeitsbereich unterstellten staatlichen Bauaufgaben pflegen. Zwar ist nicht zu leugnen, daß der monumentale Charakter des Bauwerkes nicht ganz in Uebereinstimmung sich befindet mit der Wahl des Baugeländes am westlichen Umkreis der Stadt, auf der Königsbreite am Obotriten-Ring, einer Straßen-Neuanlage, die als Niklot-Ring am nördlichen Bahngelände beginnt und als Obotriten - Ring im Bogen bis zum evangelischen Kirchhof im Südwesten der Stadt hinzieht. In der Tat haben auch eine Anzahl anderer Plätze zur Erwägung gestanden, die ihr Gewicht für sich sprechen lassen konnten. Da war unter anderen vorgeschlagen ein Gelände an der Königs-Straße, gegenüber der St. Nikolai - Kirche, und ein zweites Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft am Markt. Auch ein Gelände im Norden der Stadt am Ziegelsee stand zur Beratung; die Wahl fiel aber schließlich auf die Königsbreite im Westen und ist unzweifelhaft, was architektonische Entfaltung des Gebäudes anbelangt, nicht zu beanstanden. Ein Blick auf den Stadtplan und die Verhältnisse des Lageplanes S. 2 zeigen, daß das Viereck der Königsbreite in guter

Verkehrslage vom Bahnhof aus sich befindet und auch eine gute durchgehende Verbindung zum Kern der Stadt besitzt, soweit man überhaupt in Schwerin von durchgehenden Verbindungen mit monumentalem Charakter sprechen kann. In dieser Beziehung ist der Fremde zunächst enttäuscht, wenn er bemerken muß, wie wenig die einzigartigen natürlichen Schönheiten der Stadt, bestehend in ihren zahlreichen Wasserflächen von unregelmäßiger Gestalt, zum Teil von größtem landschaftlichem Reiz, mit dem Stadtbild selbst in harmonischem Einklang sich befinden. Es wäre eine der dankbarsten Aufgaben für einen Städtebauer mit monumentalem Sinn, der Residenzstadt Schwerin einen städtebaulichen Organismus zu geben, den sie heute trotz aller Verbesserungen im Einzelnen noch nicht besitzt, und namentlich den ungeheuren Reichtum an natürlichen Vorzügen dem Stadtplan an sich nutzbar zu machen. Daß das an einzelnen Stellen nicht ohne tiefe Eingriffe in das Wirtschaftsleben der Stadt möglich sein würde, sei willig zugegeben, aber schon andere deutsche Städte — Straßburg, Frankfurt a. M., Stuttgart — haben ähnliche Fragen mit bestem Erfolg für ihre städtische Erscheinung unter teils architektonischen, teils wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten in vortrefflichster Weise gelöst. Ist, um nur ein Beispiel zu nennen, die Schloß - Straße ihres Namens und ihrer Bedeutung würdig und sollte nicht der Zugang zu ihr freier liegen und leichter auffindbar sein? Ist es nötig, daß der Pfaffenteich, eine an sich außerordentlich schöne Wasserfläche, mit seiner langgestreckten Form die Verbindung zwischen zwei bedeutenden Stadtteilen, von welchen der westliche den Bahnhof enthält, als Hindernis unterbricht und könnte ihn nicht eine breite Allee-Straße, beiderseits

Obergeschoß.

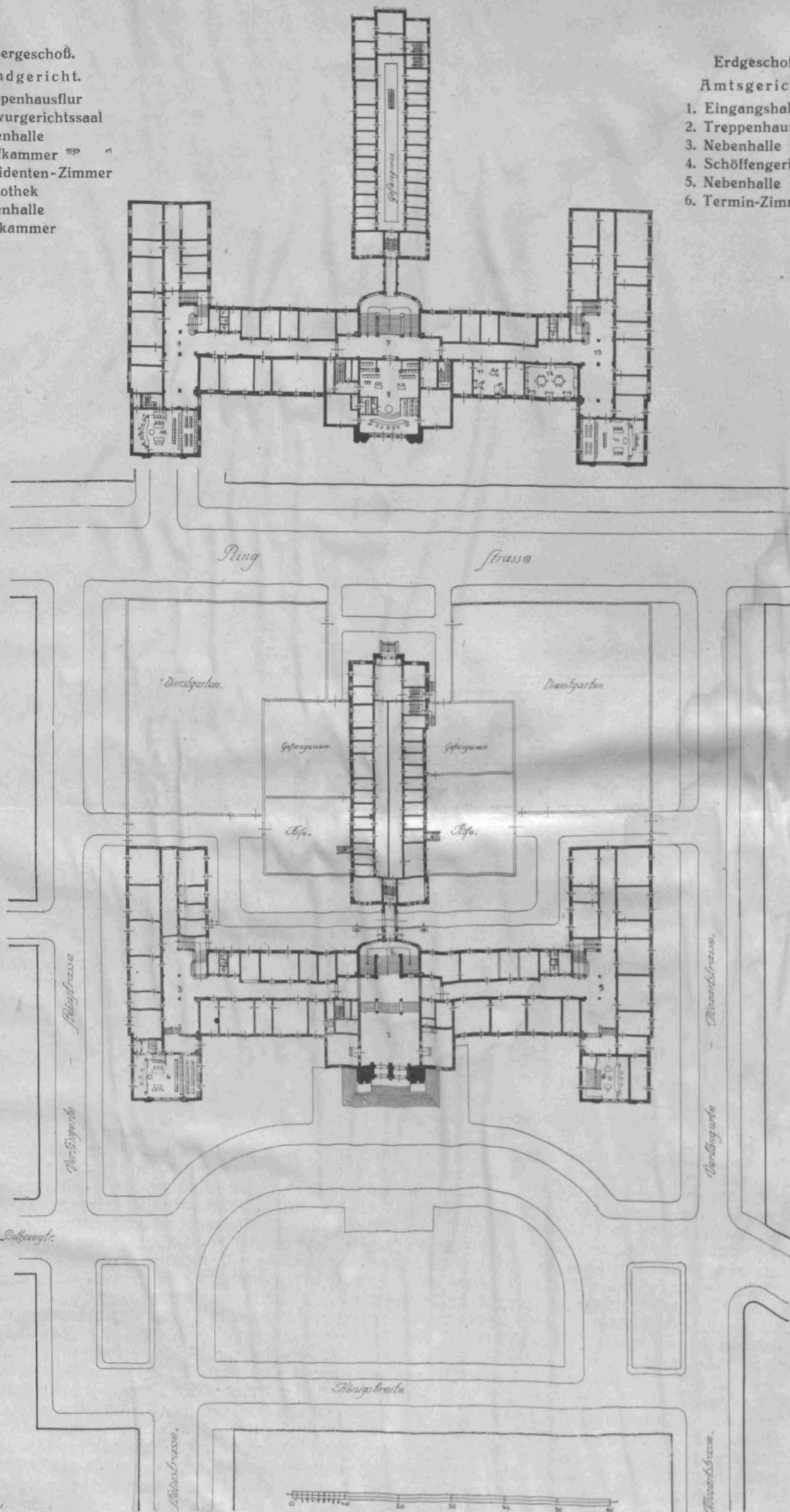
Landgericht.

7. Treppenhauseflur
8. Schwurgerichtssaal
9. Nebenhalle
10. Strafkammer
11. Präsidenten-Zimmer
12. Bibliothek
13. Nebenhalle
14. Zivilkammer

Erdgeschoß.

Amtsgericht.

1. Eingangshalle
2. Treppenhaus
3. Nebenhalle
4. Schöffengericht
5. Nebenhalle
6. Termin-Zimmer

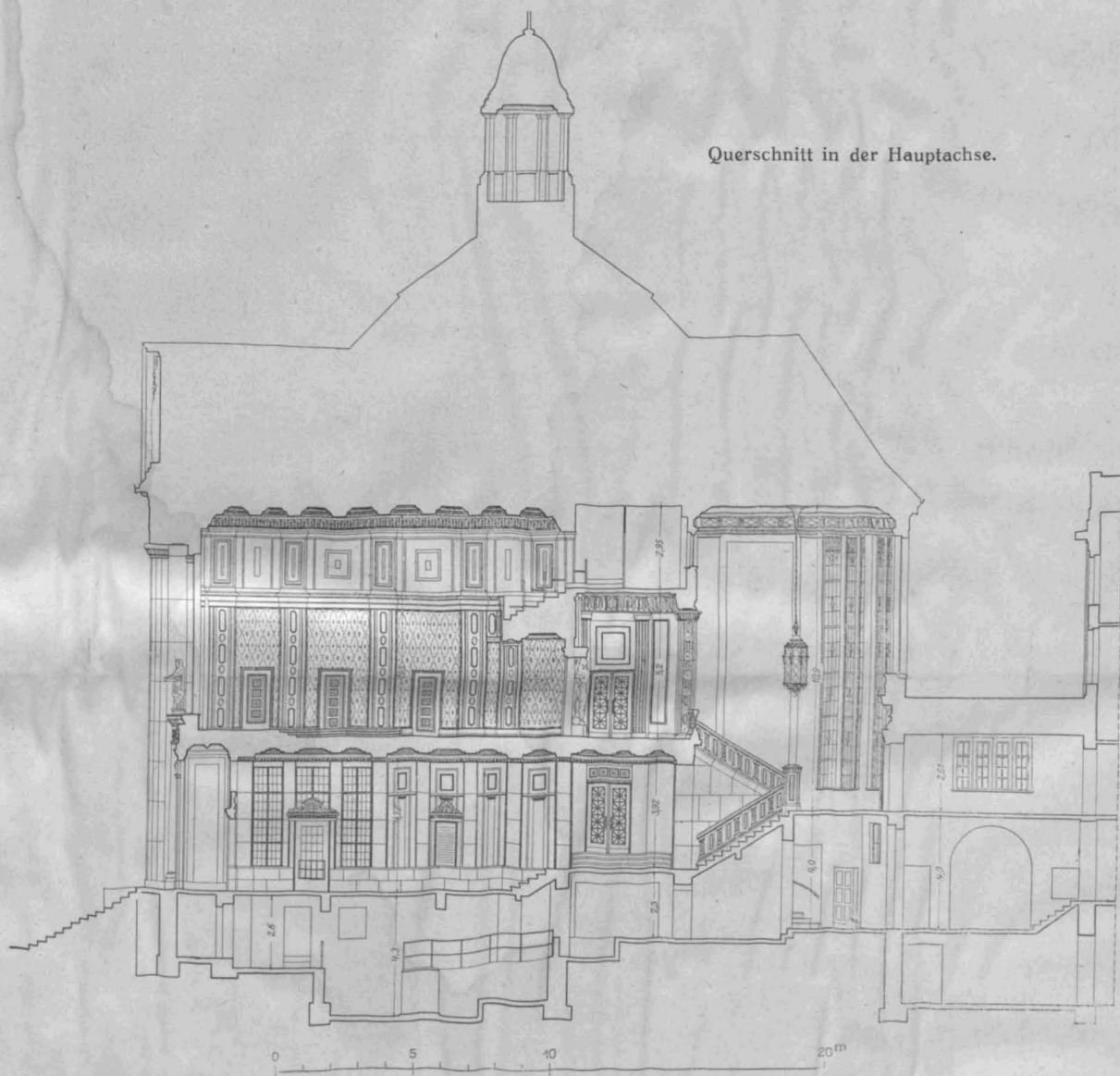




von frei gelegenen Einfamilienhäusern besäumt, im Zuge der Wilhelm-Straße einerseits und der Lützow-Straße anderseits teilen? Deutet nicht schon die an dieser Stelle vorhandene Ueberfahrt auf das Verkehrs- Bedürfnis hin? Wir glauben nicht, daß die Schönheit der beiden kleineren Becken der Schönheit des großen nachstehen würde. Und wie ist es mit der Schaffung eines würdigen Sichtpunktes in der Achse des Kreuz-Kanales? In dieser Weise ließen sich ohne Mühe noch eine Reihe anderer Fragen aufwerfen und sie werden zweifellos beim Entstehen neuer Monumental-Gebäude aufgeworfen werden.

stehenden Gelände sind die Gebäude so gelagert, daß sich vor dem Geschäftshaus eine stattliche Platz-Anlage entwickelt, die wohl einst eine monumentale Gestaltung erhalten wird, während nördlich und südlich die verlängerte Mozart- und die Stein-Straße das Gelände des Justizpalastes flankieren. Aus diesen einfachsten Verhältnissen der Oertlichkeit ergeben sich die erwünschtesten Verkehrs-Verhältnisse.

Das Geschäftshaus enthält im Erdgeschoß das Amtsgericht, im Obergeschoß das Landgericht mit dem Schwurgericht. Man hat es für zweckmäßig gehalten, die Teilung der Geschäftszweige durch die



Querschnitt in der Hauptachse.

Schwerin als Stadtbild ist heute einstweilen nur ein Teilbegriff, kein Begriff mit harmonischer Bedeutung. Das sind Erwägungen, die sich uns aufgedrängt haben, als wir Schwerin vor längerer Zeit zum ersten Mal besuchten und sie sind uns bekräftigt worden bei einem Besuch im vergangenen Herbst, der in erster Linie dem neuen Justizgebäude galt. Vielleicht darf man die Hoffnung hegen, daß auch hier eine der dankbarsten Friedensaufgaben lediglich der Erweckung nach dem Krieg harret. Denn überall blüht in der schönen Stadt wirtschaftliches Leben und auch die bauliche Tätigkeit, voran die städtische, ist nicht gering und zeigt teilweise beachtenswerte neue und gute Ansätze.

Was nun das neue Justizgebäude an sich anbelangt, so besteht dasselbe aus zwei Teilen: aus dem an der Königsbreite liegenden, breit gelagerten Geschäftshaus und dem in die Tiefe nach rückwärts sich erstreckenden, bis nahe an den Obotriten-Ring reichenden Gefängnis. Auf dem zur Verfügung

Geschosse selbst und nicht der Höhe nach eintreten zu lassen, um im Verkehr der Abteilungen in sich die Bewältigung von Höhen - Unterschieden zu vermeiden. Im Untergeschoß befinden sich die Dienst-Räume des Amtsgerichtes und Dienstwohnungen, im Dachgeschoß die Diensträume des Landgerichtes. Bei der Raumverteilung war zudem der Gedanke leitend, die Haupträume an die Haupt - Schauseite des Hauses zu legen, sodaß sie diese beherrschen. Der Grundriß-Gedanke selbst ist von größter und monumentaler Einfachheit: ein Mittelbau und zwei symmetrische Seitenflügel. Der im Mittelbau angeordnete zweiteilige Haupt-Eingang führt in eine den beiden Gerichten gemeinsame Halle von fast quadratischer Anlage, in deren Achse sich das monumental gestaltete Haupt-Treppenhaus anschließt. Ueber der Halle liegt der Schwurgerichtssaal mit seinen Beratungs-Zimmern. Bemerkenswert ist noch für das Erd-Geschoß die Anlage von Dielen je vor dem Schöffensaal und vor dem Termins-Zimmer. Beide Räume,

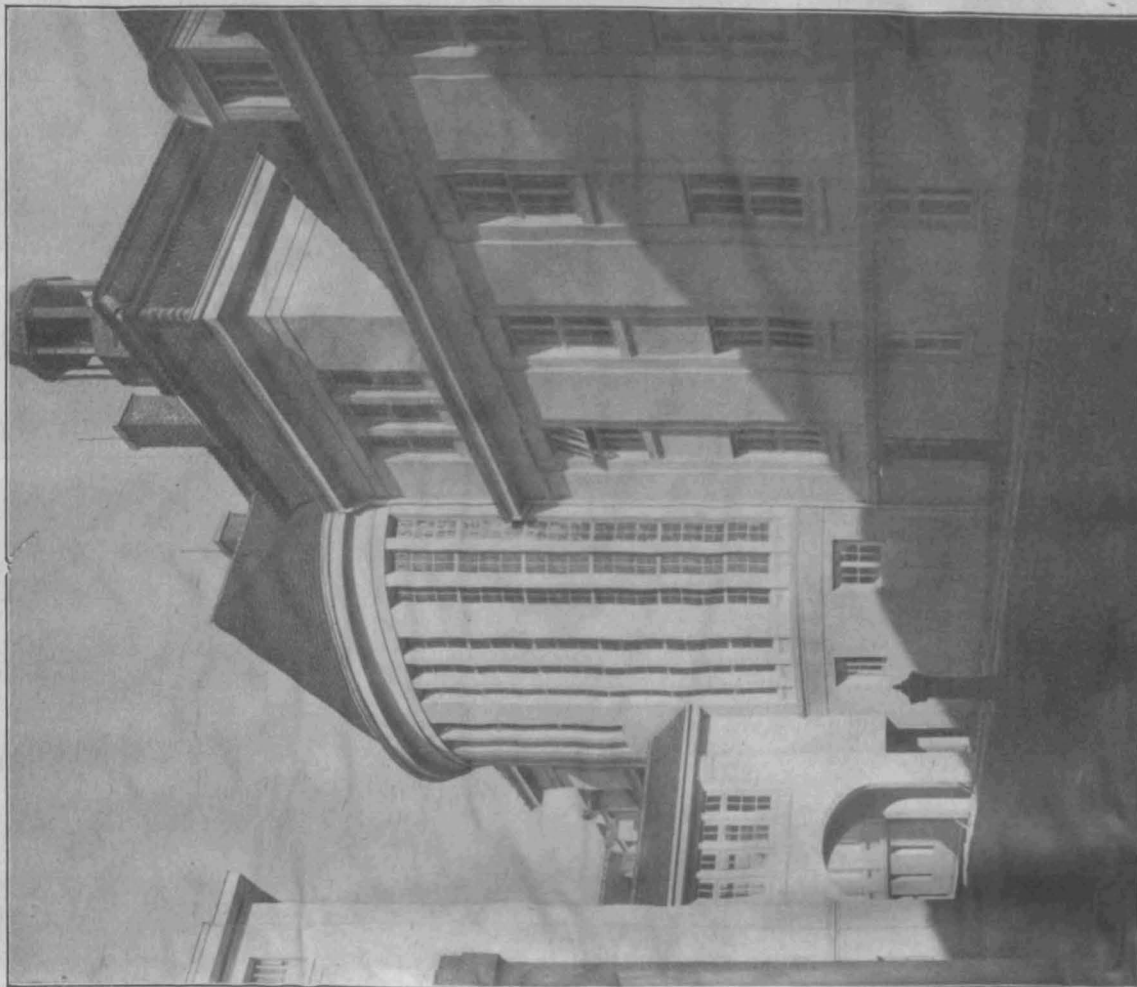


von ungleicher Größe, wurden um einige Stufen in das Untergeschoß versenkt, um für die Räume die erwünschte Höhe zu gewinnen. Dadurch ergeben sich bei der Einmündung des Hauptganges des Zwischenbaues in die Seitenflügel erweiterte räumliche Anordnungen, die zusammen mit den beiden Neben-



Mittelbau der Hauptfassade.

Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.



Treppenhaus vom Hof gesehen und Brücke nach dem Gefängnisbau.

Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.

Treppenhäusern schöne, malerische Durchblicke ge- schoß. Hier liegen außer dem großen Schwurgerichts-  
währen. Hierzu trägt auch die Anordnung der offe- Saal, welcher den Mittelbau beherrscht, zur Linken



Ansicht aus der Haupt-Eingangshalle mit Blick auf das Treppenhaus.



Untere Seitendiele mit Zugang zum Schöffen-Gericht.

Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.

nen Warteräume zur Seite der Neben-Treppenhäuser der Saal der Strafkammer, zur Rechten der der Zivil-  
bei. Diese Bildungen wiederholen sich im Oberge- Kammer. Im Uebrigen stimmt die Anlage der Grund-

5. Januar 1917.



risse beider Geschosse in ihren großen Zügen mit einander überein.

Das Untersuchungs-Gefängnis vermag 90 männliche und weibliche Gefangene aufzunehmen. Es steht durch eine Brücke mit dem Hauptbau in Verbindung und enthält außer den Zellen Büro- und Diensträume, sowie einen Andachtsaal. Die Zellen sind so gelegt, daß gleichzeitig alle Ausgänge durch

einen die Aufsicht führenden Beamten überwacht werden können. Der Gefängnisbau ist mit allen den neuesten Erfahrungen entsprechenden Betriebs- und wirtschaftstechnischen Einrichtungen versehen. Bei einer später etwa notwendigen Erweiterung des Haupt-Gebäudes würde der Gefängnisbau zum größten Teil umschlossen werden. —

(Fortsetzung folgt.)

## Die Rhein-Schifffahrt und ihre Zukunft.

Nach einem Vortrag, gehalten im „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg“

von Geh. Brt. Prof. Dr.-Ing. h. c. J. F. Bubendey, Wasserbau-Dir. in Hamburg.

**D**er Rhein ist seit 44 Jahren von Basel bis Emmerich ein deutscher Strom. Oberhalb Basel bildet der Rhein bis zum Bodensee der Hauptsache nach die Grenze des Deutschen Reiches gegen die Schweiz, der oberhalb Basel das gesamte linksseitige Niederschlagsgebiet des Rheins gehört.

Bald unterhalb Emmerich überschreitet der Rhein die niederländische Grenze und der Strom verliert seinen Namen. Das hat, abgesehen davon, daß die Niederländer sich schon vor langer Zeit von Deutschland getrennt und auch ein besonderes Sprachgebiet geschaffen haben, auch geologische Gründe. Die niederländischen Provinzen Nordholland, Südholland, Utrecht, Geldern und Seeland, sowie das flämische Belgien sind der Hauptsache nach als Mündungs-Ablagerungen einer Stromgemeinschaft entstanden, zu der namentlich der Rhein und die Maas, im Uebrigen auch die Schelde gehören. Dabei hat, wie schon die Verwirrung unter den heute gebräuchlichen Namen erkennen läßt, niemals dauernd eine deutliche Trennung der Mündungsarme des Rheins und der Maas bestanden. Der Rheinstrom teilt sich auf niederländischem Gebiet bald in zwei Arme, von denen der nördliche „Niederrhein“ heißt. Dieser Arm zweigt, ehe er Arnheim erreicht hat, die in die Zuider-See mündende Yssel ab, nimmt bei Wyk bi Duurstede den Namen Lek an und fließt endlich als neue Maas an Rotterdam vorbei in die See. Die Haupt-Wassermasse des deutschen Rheinstromes führt übrigens nicht der Niederrhein ab, sondern der südliche Arm, die Waal, die sich bei Rossum der Maas bis auf einen geringen Abstand nähert; bis zum Ende des 19. Jahrhunderts standen beide Ströme hier bei höheren Wasserständen in Verbindung. Jetzt vereinigen sich die Waal und die Maas bei Gorinchem und der gemeinsame Lauf heißt bis Dordrecht die Merwede; von ihm trennt sich die in das Hollandsch Diep ausmündende neue Merwede. Bei Dordrecht steht die Merwede durch den Noord mit der neuen Maas, also mit Rotterdam, in Verbindung; unterhalb Dordrecht setzt sich die Merwede unter dem Namen „alte Maas“ bis zur See fort.

Der Hauptschiffahrtsweg des Rheins führt von der niederländischen Grenze durch die Waal, die Merwede, den Noord und die neue Maas nach Rotterdam. Seine Tiefe ist bei mittlerem Niedrigwasser 2,7 m, und es wird bei den Regelungsarbeiten dahin gestrebt, die im deutschen Unterrhein vorhandene Tiefe von 3 m herzustellen. Der kürzere Weg durch den Lek und den Niederrhein hat Mindesttiefen von nur 2 m.

Der Verkehr zwischen dem deutschen Rhein und Amsterdam ist erst in neuester Zeit lebhafter geworden, nachdem in dem Merwede-Kanal eine gute Schifffahrts-Verbindung hergestellt worden war. Die Schleusen dieses 1892/93 eröffneten Kanales sind 120 m lang, 12 m breit und haben bei Niedrigwasser eine Drempeltiefe von 3,1 m.

Der Verkehr zwischen dem deutschen Rhein und Amsterdam hat sich seit der Eröffnung des Merwede-Kanales wie folgt entwickelt: 1892: 211740 t, 1904: 428859 t, 1912: 1352680 t; 1912 gingen nach Amsterdam 869336 t, darunter 337905 t Kohlen und 136151 t Schmiedeeisen, und kamen von Amsterdam 483344 t. Dieser Verkehr steht gegenüber dem schleusenfreien Verkehr zwischen dem Rhein und Rotterdam sehr zurück. Die großen, zwischen Rotterdam und dem deutschen Rhein verkehrenden Kähne sind etwa 100 m lang, 12 m breit und haben voll beladen einen Tiefgang von 2,75 m; sie laden 2200—2500 t. Einzelne Kähne erheben sich aber beträchtlich über diese Maße. Die entsprechenden Verkehrszahlen für Rotterdam sind nicht zu haben, da hier der Rheinverkehr nicht getrennt von dem übrigen Binnenverkehr angeschrieben wird. Aus den Aufnahmen an der deutsch-niederl. Grenze geht aber hervor, daß der Verkehr von und nach Rotterdam 82 % der durchfahrenden Schiffe und über 94 % der in diesen Schiffen verfrachteten Güter umfaßt. Der gesamte Binnen-Schiffsverkehr Rotterdams betrug: 1890: 71072 Schiffe mit 6840359 t, 1900: 97298 Schiffe mit 14973328 t,

1910: 128569 Schiffe mit 26427207 t Ladung. Die Tonnen-Zahl hat sich also in 10 Jahren jedesmal nahezu verdoppelt.

Die Ladefähigkeit der Rotterdam aufsuchenden Binnen-Schiffe verhält sich zur Ladefähigkeit der dort verkehrenden Seeschiffe etwa wie 7 zu 8. Diesen Zahlen entspricht es, daß Rotterdam sich in erster Linie als Hafen für den Umschlag vom Seeschiff zum Flußschiff entwickelt hat.

Daß die Schifffahrt sich auf dem deutschen Rhein in so ausgedehntem Maße entwickeln konnte, ist dem Wasserreichtum dieses Stromes und zwar nicht allein der Größe, sondern auch der besonderen Beschaffenheit seines Niederschlags-Gebietes zu danken. Der Rhein entspringt auf dem St. Gotthard, und sein mächtiger Nebenfluß, die Aare, führt in das Berner Oberland und sendet einen ihrer Zubringer, die Reuß, wieder in die Nähe der Rheinquelle. Die Gletscher der Hochgebirgszone lassen die großen Mengen der in ihrem Gebiet fallenden Niederschläge in langsamster Bewegung zu Tal gelangen und wirken so in hohem Maße ausgleichend auf den Abfluß des Rheins. 26 % des Niederschlags-Gebietes, das die Aare beim Einfluß in den Brienzer-See versorgt, sind von Gletschern bedeckt, und nach dem Zusammenfluß von Aare und Rhein entfallen noch 2,2 % des 24200 qkm umfassenden gesamten Niederschlags-Gebietes auf die Gletscherwelt. Wir müssen hinzurechnen, daß das Rheingebiet 1252 qkm Seefläche enthält, wovon 528 qkm auf den Bodensee, 14 qkm auf kleine Seen des eigentlichen Rheingebietes und 710 qkm auf das Aaregebiet, namentlich den Neuenburger-See, den Vierwaldstätter-See und den Züricher-See entfallen. Die größte in einem Tag beobachtete Hebung des Wasserstandes beträgt im Bodensee 0,33 m, im Walensee sogar 1,14 m. So vermögen die Seen im Ganzen in einem Tag reichlich 400 Mill. cbm aufzunehmen und zurück zu halten. Die größte sekundliche Zuflußmenge des Bodensees beträgt vom Oberrhein 3000 cbm, von den sämtlichen sonstigen Zuflüssen 3500 cbm, und 700 cbm/Sek. können die gleichzeitig die Seefläche treffenden Niederschläge betragen. Dem größten Zufluß des Bodensees von 7200 cbm/Sek. steht ein Abfluß gegenüber, der zwischen einem Mindest-Betrag von 20 cbm/Sek. und 1100 cbm/Sek. schwankt. Alle diese Umstände wirken auf eine starke Ausgleichung der Rhein-Wasserstände hin. Besonders zu beachten ist aber, daß infolge des Einflusses des Schmelzwassers der Gletscher die niedrigsten Wasserstände in den Februar und die höchsten in den Juni oder Juli fallen. Infolgedessen verläuft auch der Wechsel der Wasserstände des Rheins in Waldshut und selbst noch in Kehl und in Maxau dergestalt, daß der Februar die niedrigsten und der Juni die höchsten Wasserstände bringt. Ganz abweichend hiervon verlaufen die Wasserstände der Flüsse, die aus den Mittelgebirgen gespeist werden. Beim Unterrhein muß naturgemäß ein Ausgleich dieser beiden Richtungen erfolgen, da seine Wasserstände auch von den Abflüssen aus den Mittelgebirgen stark beeinflusst werden. Die Folge ist, daß die Wasserstände in Koblenz, Köln, Ruhrort und Emmerich eine große Gleichmäßigkeit der Monatsmittel zeigen. Ueberhaupt verlaufen die Wasserstände des Rheins gleichmäßiger als die Wasserstände der Ströme, deren Quellen nicht im Hochgebirge liegen. Dadurch wird die Schifffahrt des Rheins sehr begünstigt, sodaß es der preuß. Wasserbau-Verwaltung möglich gewesen ist, für die Regulierung des Rheins innerhalb Preußens ein ziemlich hohes Ziel zu stecken und auch zu erreichen.

Im Jahr 1851 wurde die Rheinstrom-Baudirektion in Koblenz eingesetzt und damit begann das Regulierungswerk. Aber die Hauptarbeit wurde erst 1879 bis 1898 getan, nachdem der preuß. Staat 22 Mill. M. bewilligt hatte. Die Arbeiten sind in der ursprünglich in Aussicht genommenen Zeit mit den bewilligten Mitteln durchgeführt worden. Es kamen dabei sowohl Deckwerke an den einbuchtenden Ufern der starken Krümmungen als auch Parallelwerke und Buhnenbauten zur Ausführung. Das Ziel war, bei gemitteltem Niedrigwasserstand, entsprechend + 1,50 m am Pegel zu Köln, von Bingen bis St. Goar in 90 m Breite eine Mindesttiefe von 2 m zu schaffen; unterhalb



St. Goar sollte die Breite 150<sup>m</sup> betragen und die Tiefe bis Köln 2,5<sup>m</sup>, von dort bis zur niederländischen Grenze 3<sup>m</sup>. Die Erreichung dieses Zieles hat die Entwicklung der Rhein-Ruhr-Häfen und die Rhein-Schifffahrt bis nach Mannheim in mächtiger Weise gefördert.

Die lebhafte Wechselwirkung, die zwischen der Entwicklung des rheinisch-westfälischen Bergwerks- und Hüttenbetriebes und dem Aufblühen der Rhein-Schifffahrt bestanden hat, lassen einen kurzen geschichtlichen Rückblick angezeigt erscheinen. Im 18. Jahrhundert konnte neben den mangelhaften Landstraßen nur die Ruhr für die Verfrachtung der im Bergbau gewonnenen Kohlen in Frage kommen. Der Ausbildung der Ruhr-Schifffahrt stand aber die Kleinstaaterei im Wege. Erst 1771 gelang es Preußen, diese Widerstände zu überwinden, und es ist dann der preuß. Regierung bis 1780 gelungen, neben den Mühlenwehren der Ruhr Schleusen zu erbauen und eine, wenn auch noch recht beschränkte, Kohlenabfuhr auf der Ruhr einzurichten. Das an der Ruhr-Mündung gelegene Ruhrort begann nun Stapelplatz zu werden, und die erhobenen Schiffsabgaben bildeten die Grundlage des Ruhr-Schiffahrtsfonds, aus dessen Mitteln der Ruhrorter Hafen geschaffen und unabhängig von Zuschüssen aus der preuß. Staatskasse zu glänzender Entwicklung gelangt ist. Die jährliche Kohlenförderung im Ruhrgebiet hat betragen: 1826 bei Eröffnung des ersten vom Ruhr-Schiffahrtsfonds geschaffenen Ruhrorter Hafens 455 000 t, 1847 bei Beginn des Eisenbahnverkehrs 1 440 000 t, 1879 bei Beginn der großen Rhein-Regulierung 2 045 800 t, 1913 schließlich 114 536 000 t.

Nach Einführung der Eisenbahnen konnte der Kohlen-Bergbau sich ganz unabhängig von der Rücksicht auf die Nähe der Ruhr ausdehnen, die Ruhr-Schifffahrt wurde bedeutungslos, und Ruhrort sowie das benachbarte Duisburg und neuerdings eine ganze Reihe weiterer, meistens den Berg- und Hüttenwerken gehörender, Häfen dienten ausschließlich dem Umschlag zwischen der Eisenbahn und dem Rheinschiff. Abgesehen von einzelnen Unregelmäßigkeiten zeigt sich seit 1826 ein immer stärker werdendes Anwachsen der Kohlenabfuhr der gesamten Rhein-Ruhr-Häfen. Sie betrug 1913 rd. 21,5 Mill. t. In der Zeit vor Einführung der Eisenbahnen hat die Rhein-Abfuhr mehrfach über 60 % der Kohlenförderung betragen. Der Anteil ist dann aber bis 1874 allmählich bis auf 10 % zurück gegangen. Im Jahr 1913 sind wiederum nahezu 20 % der inzwischen mächtig gesteigerten Kohlen-Förderung auf Rheinschiffen abgefahren. In dieser Zunahme ist der Einfluß der Rheinregulierung deutlich zu erkennen.

Der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in Ausgang und Eingang betrug 1913 rd. 39 Mill. t. Die Kohlen-Abfuhr nimmt daran mit 21,5, die Eisenerz-Zufuhr mit rd. 8,5 Mill. t teil. Die bedeutendsten Posten anderer Güter waren im Jahre 1913: in der Abfuhr aus den Rhein-Ruhr-Häfen: Eisen und Eisenwaren 1 760 000 t; in der Anfuhr nach den Rhein-Ruhr-Häfen: Kies und Sand 1 903 000 t, Getreide 985 000 t, Schwefelkies und Schlacken 709 000 t, Holz 645 000 t.

Von großer Bedeutung ist das Anwachsen der Eisenerz-Zufuhr. Die Roheisen-Erzeugung im Ruhrgebiet hat zugenommen von 416 000 t i. J. 1870 auf 5 377 000 t i. J. 1910. Wäre die Industrie darauf angewiesen gewesen, Eisenerze auf der Eisenbahn zu beziehen, so hätte sie sich wohl nicht zu ihrer heutigen Höhe entwickeln können.

Die angeführten Zahlen lassen erkennen, daß die Rhein-Ruhr-Häfen sich in neuester Zeit von reinen Kohlenhäfen zu allgemeinen Handelshäfen entwickelt haben. Der Getreide-Umschlag hat seinen Sitz vorzugsweise in Duisburg.

Unter den Rhein-Ruhr-Häfen stehen die jetzt gemeinsam verwalteten Anlagen von Ruhrort und Duisburg voran. Sie besitzen 44 km Lade-Ufer, die älteren Hafenbecken haben Breiten von 30–60 m, alle neueren Breiten von 108 bis 120 m. Der Verkehr von Ruhrort-Duisburg nach den Niederlanden — zum ganz überwiegenden Teil Kohlen und Koks — hält dem Verkehr von den Niederlanden — vorzugsweise Erze, dann auch Getreide usw. — in sehr glücklicher Weise nahezu die Wage. Der Verkehr nach der Rheinprovinz ist unter dem Wettbewerb der Eisenbahnen verhältnismäßig klein. Faßt man nur den Verkehr von Kohlen, Koks und Brikette zusammen, so empfangen im Jahre 1913 aus den Ruhrort-Duisburger Häfen:

Holland, Belgien und Frankreich . . . . .	9 791 000 t
die Rheinstrecke von der niederländischen Grenze bis zur Mainmündung . . . . .	607 000 t
der Rhein oberhalb der Mainmündung und des Main . . . . .	7 864 000 t

Durch diese Zahlen wird in klarer Weise bestätigt, daß der Wasserverkehr mit den Eisenbahnen um so besser

in Wettbewerb treten kann, je länger die Strecke des ununterbrochenen Wasserverkehrs ist.

Die Fahrt nach Belgien nehmen die Schiffe der Hauptsache nach über die Waal bis zum Mündungsgebiet, durchqueren Süd-Beveland auf dem Kanal von Wemeldingen und fahren dann entweder die Schelde aufwärts bis Antwerpen oder durch den Kanal von Terneuzen nach Gent. Kleinere Schiffe, die die stürmische Fahrt durch die Waal- und Schelde-Mündung nicht wagen dürfen, gehen bei St. Andries oder Gorinchem von der Waal in die Maas, auf dieser bis in die Nähe von Herzogenbusch und dann auf der Zuid Willemsvaart und dem Kempen-Kanal bis Antwerpen. Die nach Frankreich gehende Ruhrkohle nimmt hauptsächlich den Weg über Gent, die kanalisierte Schelde, den Kanal von St. Quentin, die Oise und die Seine nach Paris.

Die i. J. 1888 mit 3 Dampfern zum ersten Male in Tätigkeit gesetzte Rhein-Seeschifffahrt hat sich seitdem gut entwickelt. Im Jahr 1909 beförderten 54 Dampfer berg- und talwärts im ganzen 342 000 t. Gegenüber der gesamten Rhein-Schifffahrt und gegenüber dem Verkehr von den Rheinhäfen nach Rotterdam spielt die Rhein-Seeschifffahrt indessen eine bis auf weiteres noch wenig in Betracht kommende Rolle. Ohne Zweifel sind die an der Rhein-Seeschifffahrt beteiligten Stadtverwaltungen, Körperschaften und Werke bestrebt, der Rhein-Seeschifffahrt eine größere Ausdehnung zu geben und dadurch das jetzt nahezu vollständige Umschlagmonopol Rotterdams zu bekämpfen. Technisch würde die Aufgabe, die Bedingungen der Rhein-Seeschifffahrt zu verbessern, auch zu lösen sein. Gegenwärtig ist die Tiefe von 3 m bei gemitteltem Niedrigwasser von + 1,50 m am Kölner Pegel, die als Ziel der von 1879 bis 1898 ausgeführten Regulierung in Aussicht genommen war, durchweg erreicht worden, ja, die Tiefen sind vielfeicht noch etwas größer. Der Pegelstand in Köln bleibt durchschnittlich nur an 47 Tagen im Jahre unter der Höhe von + 1,50 m, so daß unterhalb Köln an 318 Tagen im Jahr auf eine Tiefe von mindestens 3 m gerechnet werden kann. Zeitweise sind größere Tiefen vorhanden. Eine weitere Vertiefung um 1 m, die den Bedürfnissen der Rhein-Seeschifffahrt sehr entgegenkommen würde, scheint ausführbar zu sein. Die preußische Regierung verzichtet indessen erklärlicherweise bis auf weiteres darauf, dieses Ziel zu verfolgen; diese Vertiefung würde keinen Zweck haben, so lange sie nicht auf niederländischem Gebiet fortgesetzt wird.

Der Verkehr der rheinisch-westfälischen Bergwerks- und Hüttenbetriebe, der in den Ruhrhäfen seinen Mittelpunkt hat, wird ferner wachsen und sich auch in der Rhein-Schifffahrt in zunehmendem Maße geltend machen. Dafür bürgen schon die Tatsachen, daß 1912 die Kohlen-Förderung Deutschlands mit 259 Mill. t die Förderung Englands, die sich auf 265 Mill. t bezifferte, nahezu erreicht hat, und daß die im Ruhrgebiet noch zu hebenden Kohlenvorräte, die 1848 auf nur 11 Milliarden t, 1892 auf 60 Milliarden t veranschlagt worden sind, nach einer i. J. 1912 vorgenommenen Schätzung bis zur Tiefe von 2000 m auf 144 Milliarden t zu beziffern sein werden.

Zwischen Köln und Koblenz ist gegenwärtig bei gemitteltem Niedrigwasserstand von + 1,50 m am Kölner Pegel die Tiefe von 2,5 m vorhanden. Dieses Maß könnte ohne Schwierigkeit auf 3 m vermehrt werden. Das empfiehlt sich indessen nicht. Der Ortsverkehr der Strecke Köln-Koblenz ist nicht erheblich, und für den Verkehr nach dem Oberrhein würde aus einer Vermehrung der Tiefe von Köln bis nach Koblenz kein Vorteil erwachsen; die Kähne müßten wegen der oberhalb Koblenz vorhandenen geringeren Tiefe hier geleichtert werden, oder sie dürften doch nur mit dem der oberen Strecke entsprechenden Tiefgang vom Niederrhein abfahren. Diese Betrachtung führt indessen zur Erkenntnis des Nutzens, die oberhalb Koblenz bei gemitteltem Niedrigwasserstand vorhandene Tiefe von 2 m auf das von Koblenz bis Köln herrschende Maß von 2,5 m zu vermehren. Eine solche Vermehrung ist auch in der Tat in Aussicht genommen, und zwar liegt die Grenze, bis zu der die Vertiefung auf 2,5 m bei gemitteltem Niedrigwasserstand in Aussicht genommen worden ist, bei Mannheim. Die Vertiefung bis zur Mündung des Maines ist schon vor 30 Jahren ins Auge gefaßt worden, als Preußen zur Kanalisierung des Maines schritt.

In Übereinstimmung hiermit ist in Artikel II, § 3 des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben, bestimmt worden, daß die Mittel des zu bildenden Rheinstrombau-Verbandes zu verwenden seien: 1. zur Herstellung einer Schiffsfahrtsstraße im Rhein zwischen Konstanz und Straßburg nach Maßgabe von Staatsverträgen, die zwischen den an dieser Strom-Strecke und am Bodensee beteiligten Verbandsstaaten

abzuschließen sind; 2. zur Herstellung von Fahrwassertiefen im Rhein unterhalb Straßburgs, die bei dem gleichwertigen Wasserstand des Jahres 1908 zwischen Straßburg und Sondernheim 2 m, sowie zwischen Mannheim und St. Goar 2,5 m betragen sollen; 3. zur Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis zum Rhein auf 2,2 m Fahrwassertiefe; 4. zur Kanalisierung des Maines zwischen Aschaffenburg und Offenbach auf 2,5 m Fahrwassertiefe, sowie zur Verbesserung und Vervollständigung der Kanalisierungswerke zwischen Offenbach und dem Main.

Das Gesetz vom 24. Dezember 1911 kann für den Rhein aber nicht in Kraft gesetzt werden, solange der nachstehend wiedergegebene Artikel III der am 17. Oktober 1868 zwischen den Rheinuferstaaten abgeschlossenen „Revidierten Rheinschiffahrtsakte“ besteht: Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen noch deren Ladungen noch von den Flößen erhoben werden.

Zu den vertragschließenden Staaten gehörten damals auch Frankreich und die Niederlande. Frankreich kommt seit 1871 als Rheinuferstaat nicht mehr in Betracht, wohl aber die niederländische Regierung. Diese ist bisher nicht geneigt gewesen, der Aufhebung des Artikels III der Rheinschiffahrtsakte zuzustimmen.

Die Wichtigkeit der in Artikel III, § 3, Ziffer 2 des Gesetzes vom 24. Dezember 1911 in Aussicht genommenen Vertiefung des Rheins von Mannheim bis St. Goar von den vorhandenen 2 m auf 2,5 m unter gemitteltem Niedrigwasser geht aus der starken Zunahme des Rheinverkehrs unwiderleglich hervor. In der Richtung zu Berg sind bei Koblenz vorbei gefahren: 1877: 1412 Schleppzüge, 1907: 6418 Schleppzüge. Dabei ist die durchschnittliche Tragfähigkeit der Rheinkähne von 450 t i. J. 1868 auf 1100 t i. J. 1905 gestiegen. Schiffe von 2,3 m Tiefgang können nach den Wasserständen der Jahre 1906 und 1907 heute durchschnittlich nur an 199 Tagen im Jahr verkehren; nach der Vertiefung auf 2,5 m können sie dagegen an 268 Tagen verkehren. Im Durchschnitt der Jahre 1898–1907 würde sich die Zahl der Schifffahrtstage sogar von 210 auf 291 vermehren.

Der Rheinstrom hat im Gebiet des Rheingaus große Breiten bei schwachem Gefälle, er verwandelt sich dann aber in der Felsstrecke unterhalb der Nahe-Mündung in einen Gebirgsstrom mit starken Gefällen. Die Regulierung der Felsstrecke wird dadurch erschwert, daß mit Rücksicht auf den Weinbau des Rheingaus Senkungen des Wasserspiegels oberhalb der Felsstrecke, durch welche die Verteilung zwischen Land- und Wasserflächen der Rheingaaustrecke in irgend erheblicher Weise verändert werden würde, zu vermeiden sind. Die in den Jahren 1879 bis 1898 durchgeführte Regulierung bestand deshalb neben der Vergrößerung der Abflußquerschnitte durch die im Fahrwasser ausgeführten Sprengungen auch in Einschränkungen durch Bühnen- und Parallelwerksbauten. Die Arbeiten zwischen Lorch und Bacherach und beim Loreley lassen das erkennen. Die Felsprengungen sind von einem Taucherschacht aus unter Verwendung von Druckluftbohrern ausgeführt worden.

Bemerkenswert sind namentlich die Arbeiten beim Binger Loch; hier werden auch der jetzt ins Auge gefaßten weiteren Vertiefung besondere Schwierigkeiten er-

wachsen. Gegenwärtig ist unterhalb des Binger Loches eine 90 m breite, bei gemitteltem Niedrigwasser 2 m tiefe Fahrrinne vorhanden. Im Binger Loch selbst verringert sich die Breite aber auf 30 m, so daß bergwärts und talwärts fahrende Schiffe sich hier nicht begegnen können. Das Binger Loch wird nur stromaufwärts befahren. In dem Jahr vom 1. Sept. 1906 bis 31. Aug. 1907 verkehrten bergwärts 2541 Schlepper mit 1 Anhangkahn, 3237 Schlepper mit 2 Anhangkähnen, 1973 Schlepper mit 3 Anhangkähnen, durchschnittl. täglich 22 Schleppzüge mit 2 Anhangkähnen. Das Gefälle im Binger Loch ist sehr stark, 1:312, sodaß die Abflußgeschwindigkeit 3 m/Sek. beträgt. Diese Gefällstrecke kann indessen von den Schleppzügen verhältnismäßig leicht überwunden werden, weil sie nur 110 m lang ist; die Schleppkähne können an so langem Seil geschleppt werden, daß sich immer nur ein Kahn in der starken Strömung befindet. Gleichwohl kommen nicht selten Schiffsunfälle vor und das Fahrwasser wird gelegentlich auf kürzere oder längere Zeit gesperrt. Dann bleibt nur das zweite, gewöhnlich von den zu Tal fahrenden Schiffen benutzte, Fahrwasser übrig; dieses hat bei 80 m Breite aber nur eine Tiefe von 1,50 m.

Die Bearbeitung der weiteren Regulierung auf 2,5 m Tiefe hat nun ergeben, daß das rechtseitige 30 m breite und 2 m tiefe Fahrwasser allenfalls auf 110 m Breite und 2,5 m Tiefe gebracht werden könnte; es müßte dann durch ein Parallelwerk begrenzt werden. Erfahrungsgemäß stellt sich aber bei solchen Ausführungen kein gleichmäßiges Gefälle ein, sodaß die Schifffahrt möglicherweise mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben würde; auch könnte selbst dann, wenn der Abfluß durch stärkere Verbauung außerhalb des Fahrwassers wiederum eingeschränkt würde, keine Bürgschaft dafür übernommen werden, daß nicht in der Rheingaaustrecke eine schädliche Wasserspiegelsenkung eintrete. Die preuß. Regierung hat deshalb diese Regulierungsart, die die Sprengung von 100 000 cbm und einen Kostenaufwand von 4 230 000 M. erfordern würde, verworfen. Es soll statt dessen das Fahrwasser im Binger Loch nur an der engsten Stelle um 8 m erweitert werden und das zweite Fahrwasser soll ganz unberührt bleiben. Dagegen soll am linken Ufer ein 2 km langer Schifffahrtskanal hergestellt werden, in den auf einer 500 m langen Geraden eine Schleuse von 400 m nutzbarer Länge, 26 m Breite und 3,5 m Drempeltiefe eingeschaltet wird. Diese Schleuse würde, abgesehen von den Zeiten höherer Wasserstände, von allen bergwärts fahrenden Schiffen benutzt werden. In 36 Minuten könnten Schlepper mit 6 Anhangkähnen die Schleuse durchfahren, in 12 stündiger Arbeitszeit 120 Kähne. Die Kosten sind auf 13 820 000 M. veranschlagt worden. Die zu 5 270 000 M. veranschlagte Vertiefung von der Mainmündung bis zur Nahemündung und die mit einem Aufwand von 13 170 000 M. auszuführende Regulierung von Aßmannshausen bis St. Goar werden keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten bieten. Durch die Ausführung dieser Arbeiten würde der lebhafteste Verkehr vom Niederrhein zur Mainmündung und nach Mannheim sehr gefördert werden.

Die Zunahme der Niedrigwassertiefe um 0,5 m bedeutet eine Zunahme der Ladefähigkeit aller Schiffe um mindestens 20 %, meistens 25 %, und demgemäß eine Ermäßigung der Frachten, sodaß die geringen Abgaben, die erhoben werden sollen, von der Schifffahrt leicht getragen werden können. —

(Schluß folgt).

## Zur Geschichte der Technik und Industrie.

Von Geh. Hofrat Prof. a. D. Georg Christoph Mehrtens in Dresden.

**I**m Jahrbuch des „Vereins deutscher Ingenieure“<sup>1)</sup> hat Conrad Matschoß auf Grund ausgedehnter Quellenstudien nachgewiesen, wie innig die Entwicklung der Werke Nürnberg und Gustavsburg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. (M. A. N.) mit der Geschichte deutscher Technik und Industrie zusammenhängt.

Im 16. und 17. Jahrhundert war Deutschlands Ruf im Eisenhüttenwesen noch so groß, daß das Ausland zum Einrichten neuer Eisenwerke mit Vorliebe fachkundige Deutsche heranzog. Selbst nach Schweden, das sich damals schon den Beinamen „Järnbärland“, d. h. „Mutterland des Eisens“ beigelegt hatte, wurden von Gustav Adolf Deutsche berufen<sup>2)</sup>. Der schreckliche Krieg, der Deutschland 30 Jahre lang (1618–1648) verwüstete und seine Lebenskraft ein Jahrhundert lang unterband, führte vorübergehend auch zum Niedergang der alten Reichsstadt Nürnberg.

Etwa im Beginn des 16. Jahrhunderts herrschte Nürnberg noch in vielen Gewerben und Künsten: „Nürnberger Tand ging durch alle Land“, so hieß es damals. Es ging

der Stadt aber wie Köln und anderen früheren deutschen Großstädten; sie kam in Gefahr zu einer Kleinstadt herab zu sinken, weil sich mit dem Einsetzen der neuen Zeit das Schwergewicht der Weltwirtschaft vom Mittelmeer auf die Küstenländer des großen Ozeans verschob. Jedoch die immer in der alten Reichsstadt noch schlummernde Tatkraft sollte bald wieder zu neuem Leben erwachen.

Matschoß sieht das erste sichere Zeichen einer neuen Zukunft Nürnbergs in der Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth. Sicherlich haben die Eisenbahnen eine Umwälzung auf dem Felde der Eisen-gewerbe herbeigeführt, und im besonderen wurden sie große Auftraggeber für die Eisenindustrie und den Maschinenbau. So ist es gekommen, daß mit den ersten deutschen Eisenbahnen überall in Deutschland auch Eisenhütten und Maschinenfabriken entstanden.

In Nürnberg hielt es der (am 9. Febr. 1778 geborene) damalige Großkaufmann Johann Friedrich Klett für zeitgemäß, die neuen ausländischen Industrien kennen zu

<sup>1)</sup> 5. Band 1913 bei Julius Springer in Berlin. —

<sup>2)</sup> Mehrtens, Eisenbrückenbau I. Band S. 60. —



lernen: Er bereiste England und Frankreich und versuchte dann, sich in der Heimat auf verschiedenen neuen Wegen geschäftlich zu betätigen. Dabei erlebte er auf einigen gewerblichen Gebieten anfangs Fehlschläge, bis er sich 1838 dem Maschinenbau zuwendete. In seiner ersten kleinen mechanischen Werkstatt in Nürnberg ließ er zunächst durch Nürnberger gelernte Handwerksmeister Arbeiten für die erste deutsche Eisenbahn ausführen.

Als nun Klett im Jahr 1841 seine Werkstatt durch eine Gießerei mit Kupolofen und Dampfmaschine vergrößern wollte, begegneten ihm allerlei Widerstände bei seinen Mitbürgern und auch seitens zuständiger Behörden.

Man sagte ihm, die Steinkohlen-Heizung sei „für eine reinliche Familie ein Gegenstand des Abscheus“. Auch störe das Geräusch des Dampfkessels und des Kupolofens die Nachtruhe seiner Nachbarn. Daß man schon über hundert Jahre früher in England mit verkokten Steinkohlen im Hochofenbetrieb arbeitete und dort bald darauf auch Dampfmaschinen mit dauerndem Erfolg verwendete — davon hatten die guten Nürnberger keine Ahnung. Trotz alledem erhielt Klett, nach vielen, vielen Kämpfen und Schreibereien, am 4. Jan. 1842 die behördlichen Genehmigungen zum Betriebe seiner Fabrik. Er teilte dann mit, daß in seinen Werkstätten drei erfahrene Techniker, geborene Engländer, als Vorsteher angestellt seien. Der mit den Engländern auf 10 Jahr abgeschlossene Vertrag wurde von ihm auf den 1. Juni 1841 zurück datiert. Ende Dezember 1842 waren bereits 70 Personen in der Fabrik beschäftigt, die zusammen 2000 Gulden Arbeitslohn

Besondere Bedeutung gewann dabei der Dampfkesselbau, weshalb Klett sich genötigt sah, noch einen vierten Engländer in seine Dienste zu nehmen. Das war der Kesselbauer Robert Astbury. Er kam 1845 nach Nürnberg und leistete dort jahrelang vorzügliche Arbeit, obwohl er keine geschulten Arbeiter zur Seite hatte und sich selber Werkzeuge und Arbeitsvorrichtungen schaffen mußte. Auch stand ihm keine eigene Werkstatt zur Verfügung, sodaß er gezwungen war, unter freiem Himmel zu arbeiten. Gewalzte Bleche mit passenden gleichen Stärken gab es damals nicht, weshalb die Kessel selbst bei niedrigem Dampfdruck nicht gut dicht zu halten

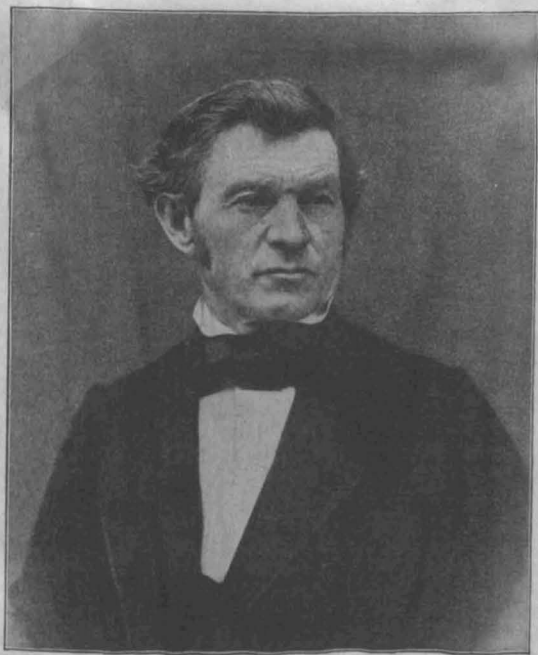
waren. Aber Astbury überwand alle diese Schwierigkeiten und konnte als treuer Gehilfe seines Herrn im Jahr 1895 als Werkmeister der Fabrik sein 50jähriges Arbeitsjubiläum feiern.

In einem wichtigen Punkt machte Klett mit seinen Engländern unliebsame Erfahrungen, denn so tüchtig diese auch als Techniker waren, so schlecht wirtschafteten sie als Kaufleute. Dem gewiegten Nürnberger Großkaufmann erschienen die Engländer in kaufmännischer Hinsicht wie Kinder. Klett rechnete ihnen alsbald vor, daß allein durch ihre Unerfahrenheit in geschäftlichen Dingen die Fabrik im Geschäftsjahr 1844—1845 mindestens 20 000 Gulden verloren habe.<sup>3)</sup> So könne es nicht weitergehen, der Vertrag müsse geändert werden. Das lehnten die Engländer starrsinnig ab. Sie verlangten ein Schiedsgericht. Am 15. März 1845 erfolgte jedoch eine schließliche Einigung, die wohl den Wünschen von Klett entsprochen haben wird.

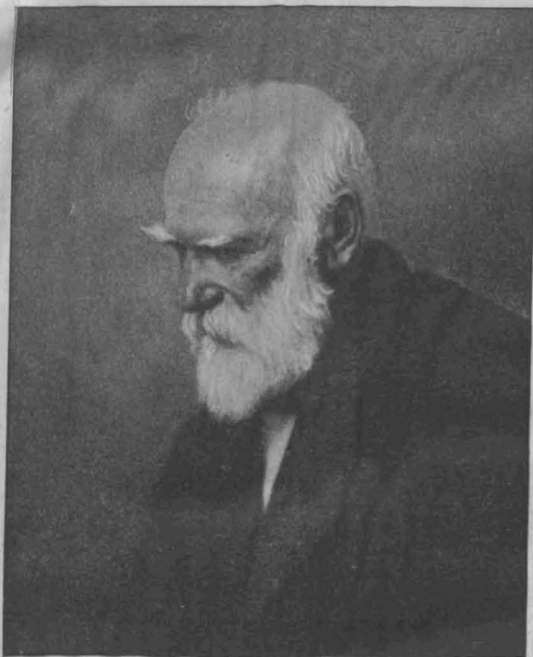
Als so durch das persön-



Theodor Cramer-Klett 27. 9. 1817 — 5. 4. 1884.



Ludwig Werder 17. 5. 1808 — 4. 8. 1885.



Heinrich Gerber 18. 11. 1832 — 3. 1. 1912.

erhielten. Das Jahr 1843/1844 brachte Klett einen ersten Gewinn von 20 000 Gulden.

Anfangs hatten die englischen Maschinenbauer alle Hände voll zu tun, um neben der ersten Ausrüstung der Fabrik auch den stetig wachsenden Kundenkreis in Nürnberg und Umgebung zu befriedigen. In erster Linie arbeitete man für Nürnberg und die entstehende Eisenbahn Nürnberg—Fürth. Bald kam man aber über die Stadtgrenzen hinaus und lieferte auch außerhalb Bayerns, nach Böhmen, Thüringen und Württemberg; Ueberall gedachte man in alten gewerblichen Betrieben neue Maschinen einzuführen oder die alten umbauen zu lassen.

liche Eingreifen von Klett endlich der Friede in der Fabrik wieder hergestellt war, entwickelte sich das Geschäft zu immer größerer Bedeutung. Das Jahr 1846 brachte einen Ueberschuß von 43 000 Gulden. Zu den besten Kunden der Maschinenfabrik gehörte die Bayerische Staatsbahn, die damals noch ihre Eisenbahnwagen selber baute und die Gußstücke hierfür der Fabrik von Klett in Auftrag gab. In den Jahren 1845 bis 1847 lieferte Klett Dampfmaschinen nach Schweinfurt, Regensburg, Prag und Stockheim, dazu auch schon 19

<sup>3)</sup> Matschoß S. 251. —



Dampfkessel. Daneben war dauernd viel im Mühlenbau zu tun. Am 21. April 1847 starb Klett im 70. Lebensjahr. Er hat, wie Matschoß (S. 253) hervorhebt, noch die freudige Genugtuung erlebt „die von ihm begründete Maschinen-Fabrik sich rasch und gewinnbringend entwickeln zu sehen. Seinem Nachfolger, Theodor Cramer, war es beschieden, das begonnene Werk mit größtem Erfolge weiter zu fördern.“ Theodor Cramer (geboren am 27. September 1817) war der Sohn des Nürnberger Großkaufmanns Albert Johann Cramer, der seinem Sohne Theodor eine sorgfältige, teils kaufmännische, teils allgemein wissenschaftliche Erziehung zuteil werden ließ. Der junge Cramer arbeitete 1834 bis 1837 in einem Prager Handlungs- und Bankhaus und besuchte von dort aus München, wo er seine wissenschaftlichen Studien zu vertiefen suchte. 1840 war er in einem Schweizer Bankhaus tätig. An diese Tätigkeit schlossen sich weite Reisen durch die Schweiz, Italien und Frankreich. 1843, als er 26 Jahre alt geworden war, wollte er sich in Nürnberg als Buchhändler selbständig machen, wozu er nach einigen Weiterungen 1844 die nachgesuchte Genehmigung erhielt. In seinem Verlag wollte er die Allgemeinbildung fördern und im besten Sinne der Volksaufklärung dienen.<sup>4)</sup>

Der um fast 40 Jahre jüngere Mann stand mit Klett in freundschaftlichen Beziehungen. Dessen einzige Tochter Emilie war von Jugend auf seine Spielgefährtin. Als nun Klett plötzlich gestorben war, fügte es sich, daß beide bald darauf den Bund der Ehe schlossen. Das war am 2. Mai 1847. Von da an nannte Cramer sich Cramer-Klett. Das folgende Jahr 1848 brachte es, seiner freiheitlichen Bewegungen halber, glücklicherweise zuwege, daß Cramer-Klett ohne besondere Prüfung und Befähigungsnachweis die behördliche Genehmigung als Nachfolger von Klett erhalten konnte.

Cramer-Klett, der die Fabrik allein und unabhängig von den Engländern besitzen und leiten wollte, einigte sich mit diesen und fand sie mit Geld ab. Als er so, vom 15. Juli 1848 ab, Alleininhaber der Firma geworden war, ließ er es seine Hauptsorge sein, einen geeigneten Tech-

niker als Fabrikleiter zu gewinnen. Einen solchen fand er in Ludwig Werder, dem allen Fachgenossen wohlbekannten Erfinder der Werder-Maschine zur Prüfung der Festigkeits-Eigenschaften von Eisen und Stahl<sup>5)</sup>. Am 1. November 1848 trat Werder sein verantwortungsvolles Amt an und von diesem Tage ab war die technische Weiterentwicklung der Fabrik bis in das 8. Jahrzehnt mit dem genialen Schaffen von Werder und der großen kaufmännischen, wie organisatorischen Begabung von Cramer-Klett auf das Engste verbunden.

Ueber die vielseitige technisch - praktische Ausbildung, die der junge Werder zuerst als Schlosser bei seinem Onkel erhielt und später als freier Handwerker bei seinen Wanderungen nach Basel, Salzburg und München vervollkommnete, gibt Matschoß ein anschauliches lichtvolles Bild<sup>6)</sup>. 1845 wurde Werder Maschinenmeister in der kgl. Eisenbahnwagen-Werkstätte in Nürnberg und bald darauf zum Vorsteher dieser Werkstätte befördert. In seiner staatlichen Stellung trat Werder mit Cramer-Klett in persönliche und geschäftliche Beziehungen und diese führten dann dahin, daß Werder die ihm von Cramer-Klett angebotene technische Leitung der Maschinenfabrik Nürnberg übernahm.

Im Jahr 1852<sup>7)</sup> bestellte der kgl. Eisenbahn-Ausschuß der bayerischen Staatsbahnen bei der Maschinenfabrik Klett & Co. in Nürnberg eine Maschine zur Prüfung der eisernen Zugbolzen von Howe-Trägern. Diese erste Werder-Maschine war für eine Belastung bis 100 t gebaut und ermöglichte es zum ersten Mal, größere Stäbe zu zerreißen und dabei die Festigkeitszahlen mit einer Genauigkeit festzustellen, wie man es vorher nicht verstanden hatte. Bereits beim Bau der Großhesseloher Isarbrücke, die im Herbst 1857 (also gleichzeitig mit der alten Dirschauer Weichsel-Brücke<sup>8)</sup>) dem Eisenbahn-Verkehr übergeben wurde, prüfte man mit der Werder-Maschine das verwendete Eisen nicht allein auf seine Zugfestigkeit, sondern man probte auch alle auf Zug beanspruchte Flach-Eisen bis 1140 Atm. unter gleichzeitigem Prellen durch Hammerschläge. Weiter ausgebildet wurde das Prüfungsverfahren gegen das Ende des 6. Jahrzehntes bei der Eisenbahnbrücke über den Rhein in Mainz<sup>9)</sup>. Culmann beschaffte 1866 die zweite Werder-Maschine für die Zürcher technische Hochschule. Von 1871—1879 folgten mit ihren Bestellungen die technischen Hochschulen in München, Wien, Pest und Berlin. — (Schluß folgt.)

<sup>4)</sup> Matschoß, S. 254. —

<sup>5)</sup> Mehrtens, Vorlesungen II. Teil, I. Band, S. 94—95.

<sup>6)</sup> Geschichte der Maschinenfabrik Nürnberg, S. 256.

<sup>7)</sup> Mehrtens, Vorlesungen über Eisenbrückenbau, I. Band, S. 94.

<sup>8)</sup> Mehrtens, Vorlesungen II. Teil, I. Band, S. 94—95.

## Einführung der Staffel-Bauordnung in New-York.



n No. 80 und 82 des Jahrganges 1915 der „Deutschen Bauzeitung“ wurde über die Bestrebungen berichtet, in das New-Yorker Bau-Ordnungswesen durch Staffelung der Baubeschränkungen eine bedeutsame Verbesserung einzuführen. Wie der beratende Architekt des New-Yorker städtischen Ausschusses für Bau-Ordnung und Stadtbauplan, Hr. Georg B. Ford, dem Unterzeichneten mitteilte, hat inzwischen der „Board of Estimate and Apportionment“ der Stadt New-York durch Beschluß vom 25. Juli d. J. eine Bau-Ordnung erlassen, welche die vom Ausschuß (siehe Jahrg. 1915 S. 464) bearbeitete Staffel-Bauordnung in Kraft setzt.

Die Hauptbestimmungen sind folgende.

Das Stadtgebiet, die Stadtteile Manhattan, The Bronx, Queens, Brooklyn und Richmond (auf Staten Island) umfassend, wird in dreierlei Bezirke eingeteilt: in Benutzungsbezirke, nämlich Wohn-, Geschäfts- und unbeschränkte (oder Fabrik-) Bezirke; ferner in die Höhenbezirke *a* bis *e*, endlich in die Flächenbezirke *A* bis *E*. Um für ein bestimmtes Grundstück die vorgeschriebenen Baubeschränkungen zu erkennen, hat man die drei amtlichen Zonenpläne zu Rate zu ziehen, auf welcher je eine der drei Bezirkseinteilungen verzeichnet ist.

In den Geschäftsbezirken sind alle Neubauten untersagt, welche für die in der Verordnung ausführlich benannten Gewerbebetriebe bestimmt sind. In den Wohnbezirken sind nur solche Neubauten statthaft, die für Wohn- und ähnliche Zwecke (Gasthöfe, Gesellschaftshäuser, Kirchen, Schulen, Vereine, Krankenanstalten und Genesungshäuser, Personenbahnhöfe, Gärtnereien, Gewächshäuser) dienen oder dienen sollen.

Die fünf Höhenzonen unterscheiden sich durch das Verhältnis zwischen Gebäudehöhe *h* und Straßenbreite *b*. Die nicht zu überschreitende Höhe ist

- in der ersten Zone  $h = b$ ,
- „ zweiten „  $h = 1\frac{1}{4}b$ ,
- „ dritten „  $h = 1\frac{1}{2}b$ ,
- „ vierten „  $h = 2b$ ,
- „ fünften „  $h = 2\frac{1}{2}b$ .

Wird jedoch das Gebäude ganz oder teilweise von der Straßenlinie um das Maß *m* zurückgesetzt, so darf die Mehrhöhe betragen in der ersten Zone 2 *m*, in der zweiten 2,5 *m*, in der dritten 3 *m*, in der vierten 4 *m*, in der fünften 5 *m*. Schon auf S. 464, Jahrg. 1915 wurde auf das Unlogische einer solchen Höhensteigerung hingewiesen.

Auch an Straßen, welche weniger als 15 *m* breit sind, darf die Gebäudehöhe 15 *m* betragen. An mehr als 30 *m* breiten Straßen wird die Breite von 30 *m* der zu bestimmenden Größthöhe zugrunde gelegt. Ein an verschiedenen Straßen stehendes Haus darf an der schmalen Straße bis auf 46 *m* Länge bis zu der an der breiteren Straße zulässigen Höhengrenze aufgeführt werden. Gewisse niedrige Aufbauten sind über der Höhengrenze auf 60% der Frontlänge statthaft.

Auf einem Viertel des Grundstückes darf der Bau bis zu beliebiger Höhe emporgeführt werden, vorausgesetzt, daß dieser Teil des Baues wenigstens 23 *m* von der Straßenmitte entfernt ist.

Der Vorsprung des Hauptgesimses darf stets 1,5 *m*, höchstens jedoch  $\frac{1}{10}$  der Straßenbreite betragen. Brüstungen ohne Fenster dürfen über der Höhengrenze noch 1,66 *m*, jedoch nicht mehr als  $\frac{1}{20}$  der Gebäudehöhe emporgeführt werden. Kirchtürme, Glockentürme, Schornsteine, Gasbehälter sind von der Höhenbeschränkung befreit.

Die Flächenzonen dienen zur Staffelung der Mindestmaße der Hofräume. In jeder Höhe *h* muß die kleinste Abmessung eines Hofraumes *b* betragen:

- im Bezirk  $A \quad b = \frac{1}{12} h$
  - „  $B \quad b = \frac{1}{6} h$
  - „  $C \quad b = \frac{1}{4} h$
  - „  $D \quad b = \frac{1}{3} h$
  - „  $E \quad b = \frac{5}{12} h$
- jedoch, wenn an der Hintergrenze gelegen, mindestens  $\frac{1}{10}$  d. Grundstücktiefe und nicht weniger als 3 *m*. Für Seiten- und Innenhöfe sind die Mindest-Anforderungen geringer, jedoch, wenn an der Hintergrenze gelegen, mindestens 15% der Grundstücktiefe, wobei nicht mehr als 7,6 *m* gefordert werden können. Die Anforderungen an Seiten- und Innenhöfe sind geringer.

Außerdem darf die bebaute Fläche, so weit es sich um Wohnbezirke handelt, in der Zone *D* nicht mehr als 60% (bei Eckgrundstücken 80%), in Zone *E* nicht mehr als 50% (bei Eckgrundstücken 70%) einnehmen.

Wenn in Zone D oder C wenigstens  $\frac{1}{10}$  der Blockfläche von den Eigentümern als gemeinsame Erholungs-Freifläche freigelassen wird, so treten im Uebrigen die Hofregeln der Zone C oder B in Kraft.

Höfe an der Hintergrenze werden mit Ausnahme der Zone A, sowie der Eckgrundstücke in den anderen Zonen, gefordert für alle Grundstücke von mehr als 17 m Tiefe. Es würde zu weit führen, auf die weiteren, sehr ins Einzelne gehenden Hofvorschriften hier einzugehen.

Ausführungsvorschriften hat, soweit nötig, der Berufungshof (the Board of Standards and Appeals) zu erlassen; dieser kann auch in schwierigen Einzelfällen unter Beobachtung des allgemeinen Zweckes der Vorschriften Ausnahmen gestatten.

Der „Board of Estimate and Apportionment“ (Schätzungs- und Verteilungs-Amt) ist berechtigt, von Zeit zu Zeit aus eigenem Antrieb oder auf Antrag nach öffentlicher Bekanntmachung und Anhörung die Vorschriften und Zonen abzuändern. Wenn mehr als die Hälfte der beteiligten Eigentümer eines Bezirkes oder Bezirkanteiles einen Antrag stellen, so ist der Board zur Beschlußnahme verpflichtet, kann aber, wenn mehr als ein Fünftel der Beteiligten widersprechen, Änderungen nur durch einstimmigen Beschluß eintreten lassen.

Die nunmehrige Staffelbauordnung New-Yorks setzt zwar den unbegrenzten Möglichkeiten der Wolkenkratzer ein Ende. Bauwerke wie das Singerhaus mit 47 Geschossen und 186 m, das Metropolitan-Lebensversicherungs-Gebäude mit 51 Stockwerken bei 208 m und das Woolworth-Gebäude mit 55 Stockwerken bei 236 m Höhe werden nicht mehr errichtet werden. Immerhin aber sind in der fünften Höhenzone an Straßen von 30 m oder mehr Breite Neubauten von 75 m Höhe zulässig. Darüber kann noch eine Anzahl von Stockwerken hinter die Straßenfront zurückgesetzt und über einem Viertel der Grundstücksfläche ein Turmbau von beliebiger Höhe aufgeführt

### Rechtsfragen.

Sind für Entwürfe zur inneren Ausstattung einer Wohnung Architekten-Honorare zu zahlen? Die Frage ist nun für Oesterreich vom Ob.-Landesger. in Wien bejahend entschieden worden. Der Tatbestand ist nach der „N.Fr.Pr.“ folgender: Die Berufungsklägerin M. L. in Wien hatte sich zunächst an den Architekten R. mit der Bitte gewendet, er möge sich dafür verwenden, daß A. L. die Entwürfe zur Innendekoration ihrer Wohnung am Rochus-Platz übernehme. Architekt R. erwiderte, ein Künstler wie A. L. übernehme nicht Alles, er werde aber mit ihm Rücksprache pflegen. Erst nach längerem Zureden entschloß sich A. L., mit M. L. in Unterhandlung zu treten. Auf seine Frage, wie viel sie sich die Innendekoration der Wohnung kosten lasse, erklärte sie, daß sie 40000 bis 60000 K. aufzuwenden gedenke. Sie wünschte insbesondere eine Wandverkleidung des Speisesalons mit afrikanischem Marmor, hatte besondere Wünsche bezüglich des Schlafzimmers, der Halle usw. A. L. hielt mit ihr und mit Handwerkern, die er zur Ausführung seiner Entwürfe geeignet hielt, mehrfache Besprechungen ab; es kam aber nicht zur Durchführung der Innendekoration. A. L. brachte nun gegen M. L. eine Klage auf Zahlung eines Architekten-Honorars von 4000 K. abzüglich einer Anzahlung von 100 K. ein und begründete das Klagebegehren damit, daß mit den Vorarbeiten und Entwürfen seine Tätigkeit als Architekt beendet sei. Wenn die Beklagte die geplante Innendekoration nicht ausführen lassen könne oder wolle, so sei das ihre Sache, er selbst sei bereit, die Ausführung seiner Entwürfe durch die Handwerker zu veranlassen und zu Ende zu führen.

Die Beklagte erwiderte, sie habe ihre Besprechungen mit dem Kläger als unverbindliche Vorbesprechungen aufgefaßt, auf Grund deren sie erst den Entschluß zu fassen hatte, ob sie die Arbeiten durchführen lasse oder nicht. Derlei Vorbesprechungen seien noch keine Architekten-Tätigkeit und sie sei daher ganz entsetzt gewesen, als Architekt A. L. von ihr 4000 K. als Architekten-Honorar, beziehungsweise 1000 K. als Anzahlung verlangt habe. Sie habe nur über einen Barbetrag von 100 K. verfügt und ihm diesen gegeben.

Der als Sachverständiger vernommene Prof. Oskar Strnad gab sein Gutachten über die Frage, ob die Vorarbeiten als Architekten-Tätigkeit anzusehen und ein Architekten-Honorar von 4000 K. angemessen seien, dahin ab, die Haupttätigkeit des Architekten bei der Innendekoration bestehe in der Wahl, der Zusammensetzung und Verteilung der Stoffe, in der Heranziehung und Besprechung mit Personen, welche diese Arbeiten durchzuführen haben. Hierzu gehöre große Fähigkeit, Sachkenntnis und Studium. Dann erst schreite der Architekt an den Entwurf der Skizze, seine Haupttätigkeit bestehe aber in seiner geistigen Tätig-

werden. Die vielfach gerühmte gewaltige Kraft der Erscheinung des New-Yorker Stadtbildes von der Wasserseite her wird also auch in Zukunft sich weiter entwickeln. Georg B. Ford erwartet von der (auf ein Viertel der Grundstücksfläche) eingeschränkten Masse der Turmbauten einen beträchtlichen ästhetischen Vorteil und dürfte darin Recht haben. Auch ist anzuerkennen, daß durch die Staffelung der Gebäudebenutzung, der Höhen und der Freiflächen gegenüber dem jetzigen Zustand ganz erhebliche Verbesserungen in Bezug auf öffentliche Gesundheit, Sicherheit und Wohlfahrt herbeigeführt werden. Sie sind im wesentlichen dem Studium der deutschen Staffelbauordnungen zu verdanken, das von Franz Backus Williams, der im Jahr 1912 auch Berlin besuchte, an Ort und Stelle ausgeführt und zu einer bedeutsamen Denkschrift verarbeitet wurde, sowie nicht weniger dem einsichtigen und tatkräftigen Wirken Ford's, einem der hervorragendsten unter den mit Stadtbaufragen sich befassenden Architekten Amerikas. Freilich, deutschen baupolizeilichen Anschauungen und Zielen entsprechen die New-Yorker Staffelungsvorschriften nicht. Bis auf das deutsche Maß der Baubeschränkungen zu gehen, erschien nicht möglich, angesichts der in New-York seit Jahrzehnten geschaffenen Wert- und Rechtsverhältnisse. So sehr auch Ford selbst mit Recht von der überaus großen Bedeutung seines Werkes überzeugt ist, ebenso weit ist er davon entfernt, ihm einen vorbildlichen absoluten Wert beizumessen. Das ergibt sich aus Ford's Bedauern, daß so viele amerikanische Orte die Bauvorschriften von New-York und Chicago ohne innere Notwendigkeit für sich übernommen haben — wie so manche preußischen Städte recht zu handeln glaubten, wenn sie die Bestimmungen der Berliner Bauordnung bei sich einführen —, sowie aus seiner Warnung, nunmehr die New-Yorker Staffelbauordnung nicht bloß im Grundsatz, sondern auch in den Einzelheiten nachzuahmen.

J. Stübben.

keit bis zur Entwicklung der Skizze; diese selbst sei nur von minderer Bedeutung. Ein Architekt von dem namhaften Rufe des Klägers kommt gewiß schon zu der Besprechung mit einem Plan der Durchführung der Arbeiten. Nach dem Normaltarif des Architektenvereins wäre der Kläger 13 % der Aufwendungssumme von 40000 K. für die Innendekoration zu fordern berechtigt gewesen; seine unter dieses Ausmaß herabgehende Forderung von 4000 K. könne daher durchaus nicht als eine unangemessene bezeichnet werden.

Das Zivil-Landesgericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung des eingeklagten Betrages und hob in der Begründung hervor, es sei ein für beide Teile rechtsverbindlicher Lohnvertrag zustande gekommen. Der Gerichtshof schloß sich dem Gutachten des Sachverständigen an, daß die Haupttätigkeit des Architekten in seiner geistigen Arbeit bis zur Entwicklung der Skizze bestehe.

Das Oberlandesgericht hat dieses Urteil bestätigt. —

### Tote.

Adolf von Donndorf †. Am Morgen des 20. Dezember 1916 verschied in Stuttgart im 82. Lebensjahr der Altmeister deutscher Bildnerei der Gegenwart, kgl. Professor a. D. Adolf von Donndorf. Am 16. Februar 1835 in Weimar geboren, machte er unter Friedrich Preller an der Kunst-Akademie in Weimar seine ersten künstlerischen Studien, die er in Dresden bei Ernst Rietschel fortsetzte. Von 1853–1861 arbeitete er im Atelier Rietschels; seine Entwicklung vollzog sich im Schatten des Doppeldenkmales von Schiller und Goethe, das Rietschel vor dem Theater in Weimar aufstellte. Donndorf war ein Vorzugsschüler Rietschels und als solcher berufen, am Luther-Denkmal für Worms teil zu nehmen. Als Rietschel am 21. Februar 1861 starb, war das Denkmal erst zum kleineren Teil fertig und Donndorf fiel die große Aufgabe zu, es zu vollenden. Von Donndorf rühren her der Kopf der Luther-Statue, die Standbilder Friedrichs des Weisen und Reuchlins, die sitzenden Gestalten des Petrus Waldus und Savonarola's und die Statue des trauernden Magdeburg. Daneben entstanden unter seiner Hand die Reliefs des Anschlagens der Thesen an die Schloßkirche in Wittenberg, dann die Darstellung des Reichstages, sowie die Medaillon-Bildnisse Johanns des Beständigen, von Cabrius, Bugenhagen und Sickingen. An einem zweiten großen Denkmal war Donndorf noch berufen mitzuwirken: Am westfälischen Landesdenkmal für Kaiser Wilhelm I. auf der Hohensyburg. Für dieses von Hubert Stier in Hannover entworfene Denkmal (Jahrg. 1893, S. 449) schuf er das Reiterstandbild des Kaisers, sowie für die Ecktürme die Standbilder Bismarck's und Moltke's. 1876 folgte der Künstler einem Ruf an die Akademie in Stutt-



gart und fühlte sich, obwohl nicht unmittelbar auf ihn folgend, als Nachfolger Dannecker's. Doch war diese Stuttgarter Zeit weniger fruchtbar an Aufträgen, wie seine Dresdner Periode, in der das Reiterstandbild Karl August's für Weimar, die Statuen Rietschel's und der beiden Schnorr von Carolsfeld, König Johann's von Sachsen für Dresden und Rückert's für Breslau entstanden. Für Düsseldorf schuf er das Denkmal von Cornelius, für Bonn das von Robert Schumann. Für Stuttgart schuf der Meister eine Kolossalbüste Bismarck's, ein Denkmal Gerok's, für Cannstatt ein Denkmal Freiligrath's; auch am bildnerischen Schmuck für die Technische Hochschule und das Landesmuseum war er beteiligt. Für das Königshaus entstanden eine Reihe Sarkophage. Eisenach, Jena, Karlsbad, Hermannstadt, New-York wurden von ihm mit Denkmälern bereichert. Am 30. Juni 1907 wurde in Weimar ein „Donndorf-Museum“ eröffnet, das einen Ueberblick über das reiche Schaffen des Meisters gibt. —

**Bildhauer Antonin Mercié †.** In Paris ist in diesen Tagen im Alter von 71 Jahren der Bildhauer Antonin Mercié gestorben, der seinen Ruhm durch eine Kriegergruppe „Gloria Victis“ begründete, die er 1874 für den Ehrenhof des Pariser Stadthauses schuf und der sein Leben mit einer ähnlichen Gruppe „Gloria Victoribus“, an der er bis in die letzten Tage arbeitete, abschloß. Am 30. Oktober 1845 in Toulouse geboren, wurde er Schüler von Jouffroy und Falguière in Paris und gewann als Schüler der Ecole des Beaux-Arts 1868 den Großen Rom-Preis. Sein Aufenthalt in der Villa Medici in Rom hatte Einfluß auf die Formgestaltung seiner ersten Werke. Bekannt ist von ihm das Hochrelief „Genius der Künste“, das die Fassade an der Seine des neuen Louvre schmückt. Die Darstellung zeigt einen Jüngling auf dem Pegasus, dem eine Siegesgöttin voran schwebt. Von seinen weiteren Arbeiten sind hervor zu heben das Denkmal Arago's für Perpignan, das Denkmal von Michelet für Paris, das Denkmal für Thiers für St. Germain-en-Laye, ein Denkmal für Meissonier im Vorgarten der Tuilerien, das Denkmal der Jungfrau von Orleans in Paris, ein Kriegerdenkmal in Châteaudun usw. Die Art Mercié's war eine geschmeidige und reiche; in seiner Komposition spielte das malerische Element eine bestimmende Rolle. Der Verstorbene war Mitglied des „Institut de France“ und Professor an der Ecole des Beaux-Arts in Paris. —

### Vermischtes.

**Zur Frage der Leitung des städtischen Bauwesens in München.** In Fachblättern befanden sich Ausführungen, nach welchen die Stelle der Oberleitung des städtischen Bauwesens in München nach dem Tod Schwiening's nicht wieder mit einem Fachmann, sondern mit einem Juristen besetzt werden sollte. Schon diese Vermutung rief in der Fachgenossenschaft Bayerns eine gewisse Erregung hervor. Diese wurde vor kurzem durch den Oberbürgermeister Dr. von Borscht mit dem Hinweis zerstreut, daß in städtischen Kreisen eine solche Absicht nicht bestehe. Demgegenüber halten wir es nicht für ausgeschlossen, daß die Stelle nicht mehr in der alten Weise besetzt, sondern daß anstelle eines Oberleiters zwei Fachleiter, einer für Hochbau, der andere für Tiefbau berufen werden. Jedenfalls sollte auch hier dem Fachkundigen sein natürliches Recht werden. —

**Vorträge von Lehrkräften der Technischen Hochschule in Karlsruhe vor verwundeten und in der Genesung begriffenen Offizieren.** Seit dem Beginn der Kriegszeit ist auf Wunsch der Großherzogin Luise von Baden die Anordnung getroffen worden, daß von einer Anzahl Professoren der Technischen Hochschule während der Winterzeit Vorträge wissenschaftlichen Inhaltes vor verwundeten und in der Genesung begriffenen Offizieren gehalten werden. Die Vorträge wurden auch in diesem Winterhalbjahr wieder aufgenommen. Bis zu Neujahr wurden so im Prinz Karl-Palais 6 Vorträge gehalten. Es sprachen u. A. Prof. Dr. H. Hausrath über „Aus dem Gebiet der drahtlosen Telegraphie“; Prof. Dr. A. Böttlingk über „Der Rhein“; Geh. Hofrat Prof. Dr. von Oechelhäuser über „Belgien im Krieg“ und Geheimrat Prof. Dr. Jos. Durm über „Der deutsche Kirchenbau der Renaissance“. Die Anzahl der Hörer betrug bei diesen Vorträgen durchschnittlich 30–40 Herren. —

**Das Hilfsdienstgesetz und der Architektenberuf.** Hierzu geben die „M. N. N.“ einige beachtenswerte Äußerungen wieder, denen wir Folgendes entnehmen:

„Wohl kein anderer Beruf geht infolge der Genehmigung des Hilfsdienstgesetzes einer so unsicheren Zukunft entgegen (wenigstens während der Kriegsdauer), wie der Architektenberuf, zumal noch zu erwarten ist, daß die pri-

vate Bautätigkeit bald ganz eingestellt werden oder wegen Mangel an Arbeitskräften von selbst eingehen wird.

Auf den ersten Blick erscheint der Beruf des Architekten als ein solcher, der „für die Zwecke der Volksversorgung (denn nur dieser Punkt des Gesetzes kann hier in Betracht kommen) keine Bedeutung“ hat. Die Stilllegung der verschiedenen Büros wäre also bei der Durchführung des Hilfsdienstgesetzes mit Bestimmtheit zu erwarten. Bei besserer Ueberlegung kommt man aber sehr rasch zu einem ganz anderen Ergebnis und zwar von so weittragender Bedeutung, daß die Aufmerksamkeit nicht nur der Behörden, sondern Aller, die sich mit Baugedanken beschäftigen, hierauf gelenkt werden muß.

Ich habe in meinem sehr ausgedehnten Verkehr mit Architekten und Behörden (staatlichen und städtischen) sehr oft gehört, die Ausführung dieses oder jenes Baues wird bis nach dem Krieg verschoben; es handelt sich hierbei nicht nur um Wohnhäuser, sondern im Gegenteil um viele öffentliche Gebäude: Kirchen, Schulen, Schlösser usw.; ich gewann also den Eindruck, daß wenn der Krieg nur einigermaßen gut für uns hinausgeht, was wir ja hoffen dürfen, unmittelbar nach dem Krieg eine große Bautätigkeit einsetzen wird. Hierauf müssen wir aber vorbereitet sein, nicht in erster Linie wegen dieser Bauten selbst, sondern unseren heimkehrenden Kriegern sind wir es schuldig, daß wir für eine solche Zeit gut gerüstet sind, um uns nicht berechnete Vorwürfe machen lassen zu müssen. Diese Vorbereitungen richtig und in genügender Weise zu treffen, dazu ist nur der Architekt imstande. Er hat nach meiner Ansicht jetzt schon ein Stück Volksversorgung zu übernehmen, wie es von größerer Wichtigkeit garnicht gedacht werden kann; denn gerade nach dem Krieg ist das Baugewerbe dazu berufen, im Lande selbst Arbeit zu schaffen, die stillstehenden Fabriken zu beleben, Handel und Wandel der Friedenszeit wieder in richtige Bahnen zu bringen.

Das ist besonders in der Uebergangszeit vom Krieg zum Frieden von größter Bedeutung; Millionen von Kriegern kehren zurück, darunter Hunderttausende von Handwerkern, die mit dem Baugewerbe mittelbar oder unmittelbar in Verbindung stehen; es muß dafür gesorgt werden, daß diese Leute ohne Stockungen, die mit Verlust an Arbeitslöhnen verknüpft sind, ihre Friedensarbeit wieder beginnen können. Sie dürfen nicht warten müssen, bis die betreffenden Pläne fertiggestellt und genehmigt werden; diese müssen vielmehr, bis in die kleinste Einzelheit durchgearbeitet, fertig daliegen, dazu wenigstens auch die Kostenanschlagsgerippe. Die Genehmigungen, die ohnedies immer lange Zeit beanspruchen, bei einigem Andrang sich aber oft endlos hinausschleppen, müssen jetzt schon eingeholt werden. Nur dadurch ist es zu vermeiden, daß für viele Tausende nach dem Krieg eine erwerbslose Zeit eintreten würde.

Es müßten diese Umstände bei den Verfügungen, die vom Kriegsamt zu erwarten sind, nicht nur berücksichtigt werden und Architekten, die mit solchen Arbeiten beschäftigt sind, mit Einberufungen zum Hilfsdienst verschont werden, sondern es müßte noch weitergehend sogar von oben herab eine kräftig einsetzende Organisation in die Wege geleitet werden, die, über das ganze Land verbreitet, dafür Sorge trägt, daß für die in Aussicht genommenen Bauten die Mittel bereit gestellt werden und jeder Bauherr (sei er privat, staatlich oder städtisch) dafür Sorge trägt, daß seine Pläne zum sofortigen Beginn der Arbeiten zur Verfügung stehen. —

G. St.“

### Chronik.

Eine Bebauung des Geländes der k. k. Gartenbau-Gesellschaft in Wien soll nach den Entwürfen des Architekten Prof. Freih. v. Krausz stattfinden. Von dem durch eine auf das Palais Koburg führende Allee-Straße in zwei Teile zu teilenden Gelände soll der Teil an der Weichburg-Gasse verkauft werden, während die Gesellschaft den in der Liebenberg-Gasse gelegenen Block selbst mit einem mehrgeschossigen Saalbau, der zugleich Wohnräume, Schulräume, Geschäftsräume und ein Gartenbau-Museum enthalten wird, bebauen will. —

Eine Denkmalsanlage auf dem Ehrenfriedhof der Stadt Düsseldorf, der dem Nordfriedhof angegliedert werden soll, hat kürzlich die Genehmigung der Stadtverordneten-Versammlung gefunden. Sie ist ein gemeinsames Werk der Architekten Herman Goerke und des Bildhauers Nolte. —

Inhalt: Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. — Die Rhein-Schiffahrt und ihre Zukunft. — Zur Geschichte der Technik und Industrie. — Einführung der Staffel-Bauordnung in New-York. — Rechtsfragen. — Tote. — Vermischtes. — Chronik. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 3. BERLIN, DEN 10. JANUAR 1917.

## Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.

Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.  
(Fortsetzung.)



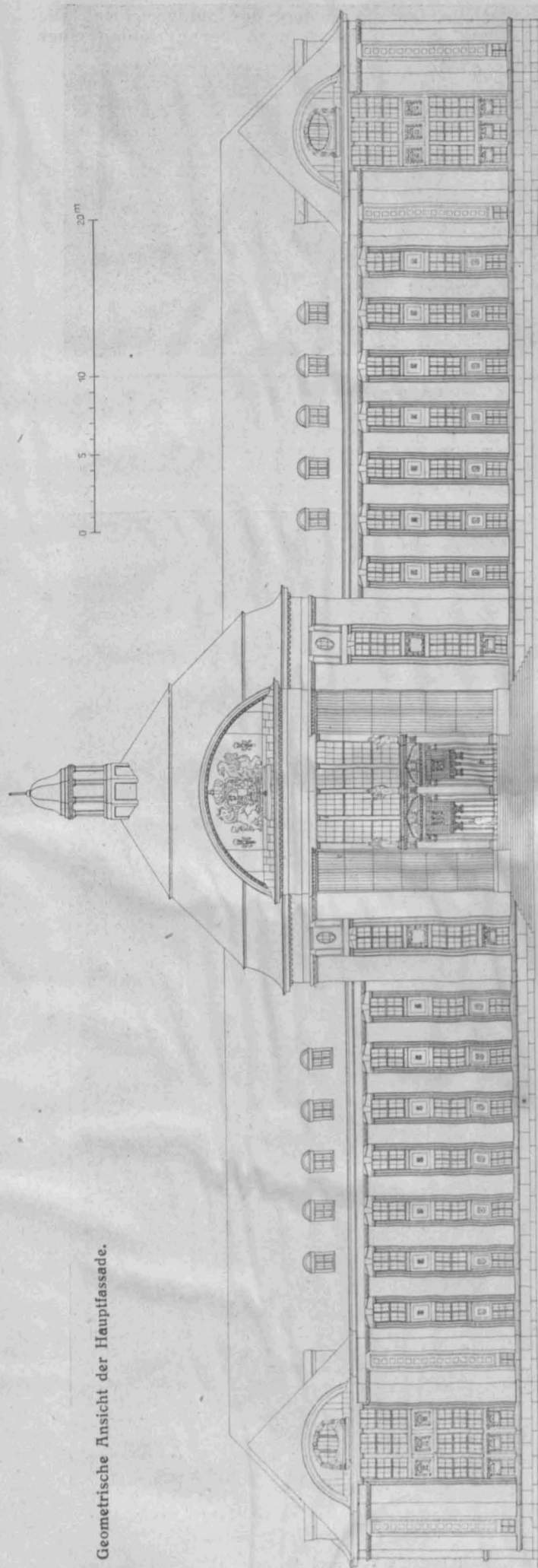
Im Aufbau des Hauses ist durch Vor- und Zurücklegen der Flügel, durch Höherziehen des Mittelbaues und durch kraftvolle Gliederung des Haupteinganges eine starke Reliefwirkung erstrebt und erreicht worden. In glücklicher Uebereinstimmung mit den Raumverhältnissen des Platzes steht die

nur zweieinhalbgeschossige Anlage, bei welcher sich auf schlichtem Kalksteinsockel ein vornehmer Putzbau erhebt, der die Krönung der Platzanlage bildet, welche die Stadt Schwerin in verständnisvoller Weise nach den Richtlinien des Architekten anlegen ließ. Wenn einst die Fronten des Platzes in einer dem Justizgebäude sich unterordnenden Weise vollständig bebaut sein werden — eine gute Villenbebauung in angemessener ruhiger Stilhaltung hat schon angesetzt — und wenn der Platz selbst noch durch einige Architekturteile gegliedert sein wird, die bis jetzt wohl aus Sparsamkeitsgründen noch nicht ausgeführt wurden, dann werden wir es hier in Zukunft mit einer eindrucksvollen Gesamtheit zu tun haben.

In den Putzbau wurde der Mittelbau (No. 1/2, S. 4) aus Sandstein gesetzt und bildet ein Schmuckstück eigener Art. Den Mittelbau krönt ein von wuchtigen dorisierenden gekuppelten Säulen getragenes Tympanon in Form eines Kreisabschnittes, welches das mecklenburgische Staatswappen aufnimmt. Ein hohes Gebälk leitet über zu den Fenstern des großen Schwurgerichtssaales, vor welchem 3 symbolische Figuren nach Modellen von Prof. Guhr in Dresden stehen: in der Mitte die „Justitia“ mit dem Schwert, rechts und links die „Anklage“ und die „Verteidigung“. Unterhalb der Figuren entwickelt sich als Bekrönung der beiden Eingangstüren ornamentaler Schmuck (S. 15). Auch die Haupteingangstüren selbst zeigen plastischen Schmuck in einer auf Fernwirkung berechneten Durchbildung. Dieser Schmuck symbolisiert die unter dem Schutz der Rechtspflege stehenden vier Hauptberufe des Landes: „Schiffahrt und Handel“, „Ackerbau und Viehzucht“, „Industrie und Handwerk“, sowie „Kunst und Wissenschaft“. Diese Arbeiten sind Werke des Bildhauers Kunstmann in Hamburg. Die Zwischen- und die Seitenflügel haben weitaus maßvolleren Schmuck erhalten, mit



Eingang zum Schwurgerichtssaal.  
Bildwerke von Prof. Guhr in Dresden.



Geometrische Ansicht der Hauptfassade.

dem diese sich dem Mittelbau harmonisch unterordnen. Einiges selbst dieses bescheidenen Schmuckes hätte zur Erhöhung der Wirkung noch fortbleiben können, z. B. die kassettenartigen Vertiefungen zu beiden Seiten des Hauptmotives der Seitenrisalite. Die Gliederung der Zwischenflügel ist auch auf die Seitenansichten übertragen; der Gefängnisbau steht in stilistischer Uebereinstimmung mit dem Hauptbau.

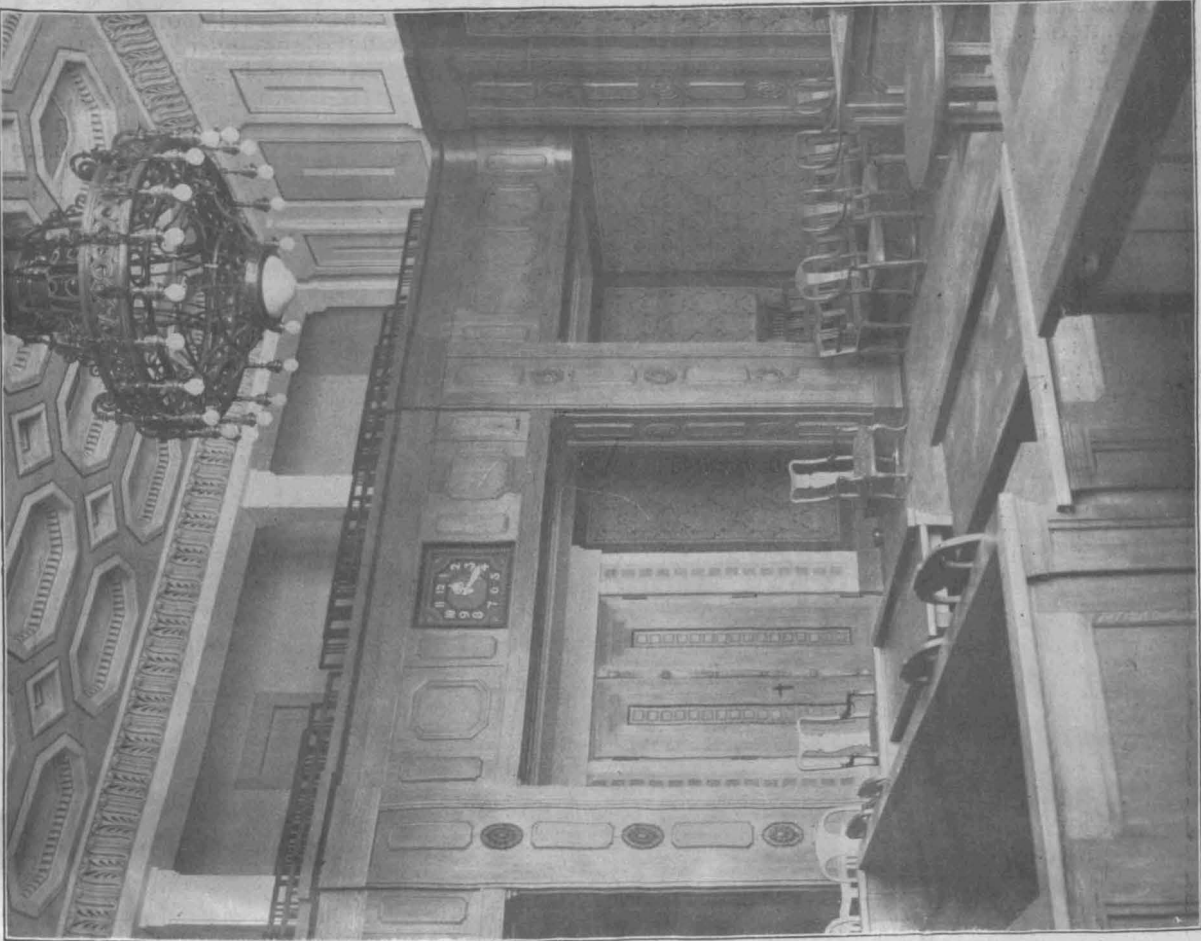
Der geschmückte Haupteingang bildet einen schönen Auftakt für das Innere, das gegenüber dem Äußeren eine gesteigerte Wirkung zeigt. In der Hauptachse führt der zweiteilige Eingang in die in guten Raumverhältnissen sich entwickelnde Eingangshalle (No. 1/2, S. 5), die z. T. mit Marmor aus dem Fichtelgebirge verkleidet wurde, deren kassettierte Decke jedoch weiß gehalten worden ist. Von ihr führen 5 Stufen zum Haupttreppenhaus, das in der Bildbeilage zu No. 1/2 dargestellt ist. Vom Podest, das nach Zurücklegen des ersten Laufes erreicht wird, entwickelt es sich zu einer Höhe von 12 m. Es ist in allen Architekturteilen in Elbsandstein ausgeführt und läßt durch seine Durchbrechungen ein reiches Licht in das Haus fluten, das weit in die doppelseitig belegten Flure dringt. Auf der Höhe des Podestes mündet die Tür aus dem Untersuchungs-Gefängnis. Was hinter dieser Tür liegt ist charakterisiert durch die liegende Relieffigur eines Gefangenen im Rechteckfeld der größeren Türumrahmung, deren Modell von Prof. Guhr in Dresden herrührt. Das Treppenhaus mündet auf einen breiten Gang vor dem Schwurgerichtssaal, dessen Zugang von den beiden groß aufgestellten, schön bewegten Atlanten umrahmt ist, die auf der Bildbeilage zu No. 4 sowie in breiterer Ansicht auf der Abbildung S. 13 dargestellt sind. Es sind ausgezeichnete Werke von Guhr, sich der Architektur des Treppenhauses mit feiner Empfindung unterordnend, ohne aber dabei an selbständigem Leben einzubüßen. Die beiden Atlanten tragen ein schweres Gebälk von symbolischer Bedeutung, auf dem sich eine Tafel mit seitlichen Pilastern erhebt, die den Spruch trägt: „Recht muß doch Recht bleiben“. Reichen ornamentalen Schmuck von eigenartiger Prägung haben die Pfeiler des Treppenhauses erhalten.

Der im Treppenhaus angeschlagene Grad der künstlerischen Durchbildung setzt sich in etwas gedämpfter Weise im Schwurgerichtssaal, von dem die Abbildung S. 15 eine Teilansicht gewährt, fort. Er hat eine Wandvertäfelung in Eichenholz erhalten, ihn überdeckt eine Stuckdecke von trefflicher Reliefwirkung. In die Architektur ist eine Zuhörer-Galerie einbezogen, die von einem brückenartigen Gang zugänglich ist, der sich oberhalb des Treppenhauses auf zwei reich geschmückten Pfeilern entwickelt und die Dachgeschoßräume mit einander verbindet. Im Schwurgerichtssaal, wie auch im Haupttreppenhaus, tragen einfach gehaltene farbige Fenster zur Raumstimmung bei, die im Schwurgerichtssaal durch das Metall der Beleuchtungskörper sowie durch vorsichtig angewandte und verteilte Farbe noch gehoben wird. Es geht eine wundervolle, von der Gewalt des Gesetzes durchtränkte Stimmung von diesem Raum aus.

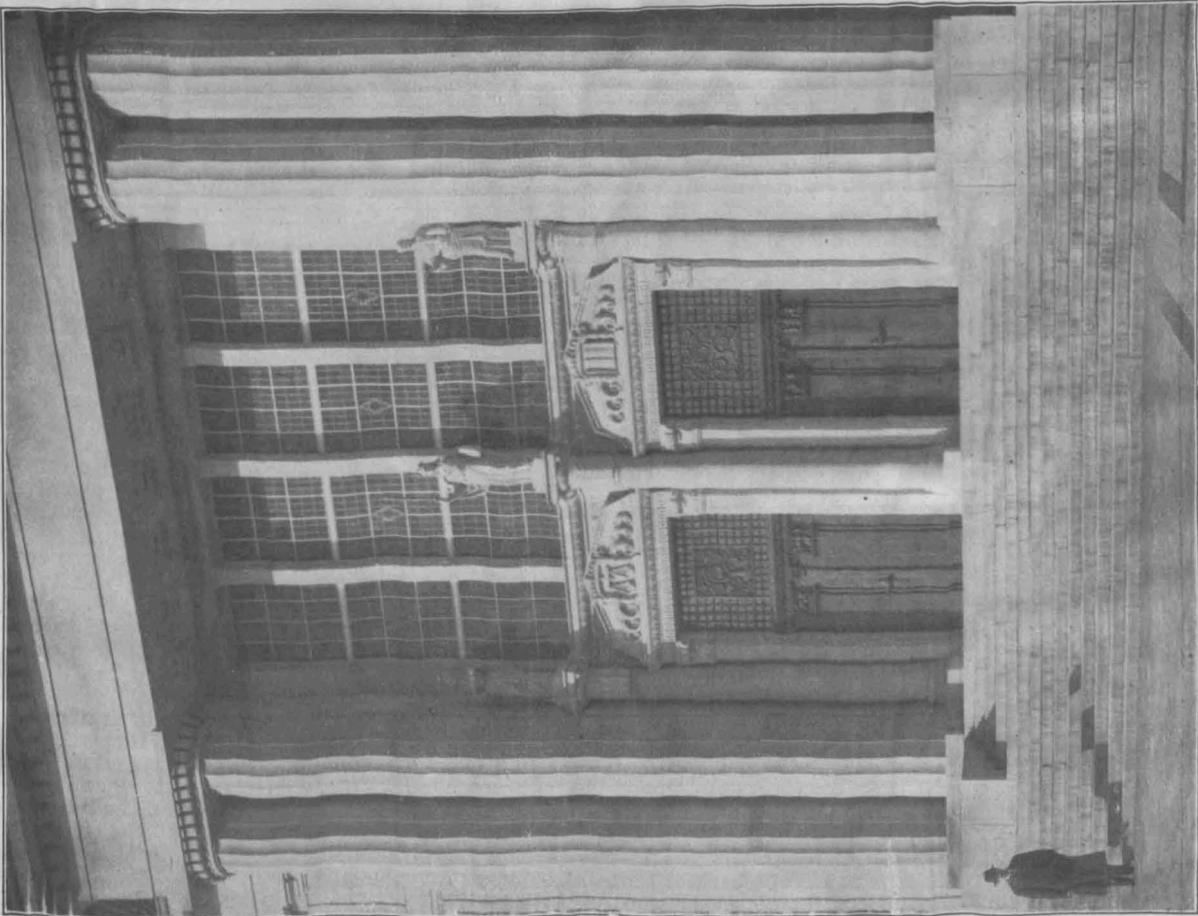
In jedem Geschoß führen die breiten Flure des Mittelbaues in geräumige, von Pfeilern getragene Seitenhallen, die den 4 Verhandlungssälen der Gerichte vorgelagert sind. Von diesen Sälen haben 3, und zwar der Zivil- und der Strafkammersaal des Landgerichtes, sowie der unter dem letzteren befindliche Schöffensaal die gleichen Abmessungen und Fensterteilungen erhalten; nur das Termins-Zimmer im Erdgeschoß ist in anderen Abmessungen dadurch ausgeführt, daß von ihm ein schmaler Arbeitsraum abgetrennt wurde. Nun verdient es aber mit besonderer Anerkennung hervorgehoben zu werden, daß es bei aller Schlichtheit der architektonischen Gliederung und der Ausstattung dieser Säle dem Architekten doch in glücklichster Weise gelungen ist, ihnen in Form und Farbe ein jeweilig verschiedenes, der in ihnen verrichteten Arbeit angemessenes



Gepräge zu verleihen. Sehr schlicht gehalten wurden die Geschäftsräume, in denen das Volk im all- Absicht des Architekten in der Erzielung eines



Teilansicht aus dem Schwurgerichtssaal mit Zuhörer-Tribüne.



Mittelbau, Haupt-Eingang und Schwurgerichtssaal.

gemeinen nicht verkehrt. Etwas gesteigert in der Wirkung wurden die Vorstands Zimmer der beiden seelischen Eindruckes aus der Wirkung der Verhandlungssäle auf den Recht Suchenden wird am besten



gekennzeichnet durch die Art der Behandlung des in schwerem Ernst wirkenden Strafkammersaales im Gegensatz zu der leichteren Behandlung z. B. des Saales der Zivilkammer. So weit es möglich ist, den Eindruck ohne die gleichzeitige Mitwirkung der Farbe wiederzugeben, wollen die Abbildungen S. 15 und in No. 4 eine Andeutung der Wirkung dieser Säle geben. Alles in Allem ist an jeder Stelle des Bauwerkes zu erkennen, daß ein einheitlicher Geist, getragen von liebevoller Fürsorge für alles Einzelne, den Bau durchzieht. Das gilt aber nicht allein nur für das, was von dem Architekten selbst ausgeht, sondern auch für das, was die künstlerischen Mitarbeiter ge-

schaffen, die bei aller Selbständigkeit ihrer Arbeit den vom Architekten gegebenen Rahmen nicht durchbrochen haben. In dieser Beziehung sind von lehrreichstem Beispiel die beiden Telamonen Guhr einerseits, wie der lagernde Gefangene (in No. 4) des gleichen Künstlers andererseits, plastische Bildungen, die unter durchaus veränderten Bedingungen entstanden sind und bestehen. Wieder ein Anderes sind in dieser Beziehung die breit behandelten Holzschnitzereien Kunstmann's auf den beiden Einganstüren. Man kann an diesen Beispielen, wenn man will, auch den Begriff der selbständigen und der angewandten Kunst überzeugend erläutern. — (Schluß folgt.)

## Tote.

Professor August Thiersch †. Nach längerem Leiden ist in Zürich am 1. Januar d. J. der frühere Professor an der technischen Hochschule zu München Arch. August Thiersch gestorben. Unser Wunsch, den wir ihm zu seinem 70. Geburtstag am 28. November 1913 mitgaben, daß er mit seinem vielseitigen Wirken noch viele Jahre in treuem Schaffen der Kunst erhalten bleiben möge, hat sich also nicht erfüllt. Wir haben seine erfolgreiche Tätigkeit als Lehrer an der Hochschule, seine fachwissenschaftlichen Arbeiten, unter denen seine Lehre von den „Proportionen in der Architektur“ einen Hauptplatz einnimmt, seine Tätigkeit für die Pflege der Volkskunst, seine Mitarbeit am Werk über das deutsche Bauernhaus und nicht zuletzt seine praktische baukünstlerische Tätigkeit, die sich vorwiegend auf kirchliche Bauten und dem Bestattungswesen dienende Anlagen erstreckte, aber auch den Profanbau nicht verschmähte, bereits vor 3 Jahren eingehender gewürdigt, sodaß wir auf unsere damaligen Ausführungen verweisen können\*). Aus dem Kunstleben Münchens scheidet mit August Thiersch ein feinsinniger Künstler aus, dessen Einfluß im Stillen weiter wirkte, als es bei seiner vornehmen Zurückhaltung gegenüber der Öffentlichkeit vielleicht den Anschein hatte. —

## Wettbewerbe.

Wettbewerb betr. Entwürfe für den Bau eines städtischen Bades und für die Ausgestaltung des Garde-du-Corps-Platzes in Cassel. Der im Wettbewerb mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf des Arch. Prof. Roth in Dresden soll nach den Entwürfen dieses Architekten und unter seiner Oberleitung nach Friedensschluß zur Ausführung gelangen. —

\*) Jahrgang 1913, Seite 893.

## Zum 70. Geburtstag von Dr.-Ing. h. c. Wilhelm Lauter.

Der Name Lauter's, der am 3. Januar d. J. in voller Frische und Rüstigkeit die Feier seines 70. Geburtstages begehen konnte und heute noch als tatkräftiger Leiter der „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen“ zu Berlin vorsteht, ist eng verknüpft mit der Entwicklung eines leistungsfähigen deutschen Groß-Unternehmertums auf dem Gebiet des Bauwesens, das die besten Kräfte in seine Dienste stellt und alle Hilfsmittel der Technik in wissenschaftlicher und praktischer Beziehung ausnutzend, selber befruchtend auf die Fortentwicklung der Technik eingewirkt hat.

Lauter wurde am 3. Januar 1847 zu Karlsruhe als Sohn des damaligen Oberbürgermeisters dieser Stadt geboren, widmete sich dem Baufach und trat nach Vollendung seiner Studien zunächst in österreichische Dienste beim Bau von Eisenbahnen. Dann kam er nach Frankfurt a. M. und trat als Ingenieur in das Büro des älteren Schmick ein, der sich bereits einen Namen als Brückenbauer gemacht hatte, um dann Ende der 70er Jahre v. Jahrh. bei der Bauunternehmung Philipp Holzmann in Frankfurt a. M. die Leitung des Brückenbau-Büros zu übernehmen. Bei Umwandlung dieser Unternehmung in eine Aktiengesellschaft wurde er einer der Direktoren, übernahm dann, als die mit Holzmann eng verbundene „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen“ gegründet wurde, deren Leitung und siedelte schließlich, als die Entwicklung des Baues von Untergrundbahnen in Berlin stetig an Bedeutung zunahm, etwa vor einem Jahrzehnt nach Berlin über, um sich ganz der Leitung dieses Unternehmens zu widmen. Er schied aus dem Holzmann'schen Direktorium aus, trat dafür aber in den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft über.

Was Lauter's Name in weiteren Kreisen deutscher Ingenieure wohl am bekanntesten gemacht hat, ist seine

## Chronik.

Eine Erweiterung der Bauten der Technischen Hochschule in Wien ist auf einem Gelände am Landstraßer-Gürtel, nicht weit vom Maria Josefa-Park geplant. Es handelt sich um ein Gelände im Besitz der Stadt Wien, das diese schenkungsweise überlassen wird, sowie um ein anschließendes käuflich zu erwerbendes Gelände, zu dem seitens der Industrie bereits 2 Mill. K. gestiftet wurden. Die Erweiterung betrifft Bauten für die chemischen und die maschinentechnischen Laboratorien. —

Eröffnung der Universitäts-Frauenklinik in München. Mitte Dezember 1916 ist die Universitäts-Frauenklinik an der Mai-Straße in München eröffnet worden. Die Anlage ist so erfolgt, daß an die Nachbargrenzen nur Lichthöfe mit Nebenräumen und an die Straße keine Krankenräume gelegt wurden. 50 Barmherzige Schwestern, die im Dienst der Anstalt stehen, haben ein für sich völlig abgeschlossenes Heim erhalten. Ein Wirtschaftshof mit Einfahrt wurde an die Frauenlob-Straße verlegt. Die Entwürfe für die Anlage stammen von Universitäts-Bauamtmann Th. Kollmann; ihm standen für die Ausführung zur Seite Reg.-Bmstr. Klebe und Bauführer L. Schreier. An der Ausschmückung waren eine Reihe von Bildhauern und Kunstmalern beteiligt. —

Die Einweihung der neuen evangelischen Stadtkirche in Oberndorf am Neckar hat am 10. Dezember 1916 stattgefunden. Das Gotteshaus ist nach den Plänen und unter der Oberleitung des Architekten Prof. Martin Elsässer in Stuttgart erbaut worden. Es enthält gegen 1000 Sitzplätze und liegt in erhöhter, beherrschender Lage mit Treppenaufgang, Brunnenhof, Freiterrassen und Bogenhallen. Die Anlage ist eine basilikale mit holzgedecktem Hauptschiff und gewölbten Seitenschiffen. —

Inhalt: Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. (Fortsetzung.) — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. — Zum 70. Geburtstag von Dr.-Ing. h. c. Wilhelm Lauter. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiet des Brückenbaues, auf dem er sich als ein Konstrukteur von Kühnheit und Eigenart gezeigt hat, der aber, seiner ganzen künstlerischen Veranlagung entsprechend, auch stets auf die ästhetische Wirkung seiner Konstruktionen bedacht war. Zahlreiche Entwürfe und Ausführungen der Firma Holzmann tragen seinen Stempel. Hier sei nur erwähnt, daß i. J. 1883 bei dem internationalen Wettbewerb um die Donau-Brücke bei Tschernavoda der Holzmann'sche Entwurf nur wegen eines formellen Verstoßes gegen das Programm nicht den I. Preis erhielt\*); daß im gleichen Jahr beim Wettbewerb um die Straßen-Brücke über den Rhein bei Mainz Lauter's Entwurf (in Gemeinschaft mit Friedr. Thiersch) den I. Preis und die Ausführung davon trug; daß anfangs der 90er Jahre vor. Jahrh. Lauter von der kaiserl. Kanal-Kommission in Kiel mit dem allgemeinen Entwurf der 163m weit gespannten Hochbrücke über den Kaiser Wilhelm-Kanal bei Levensau betraut wurde, der dann in der von ihm gewählten eigenartigen Anordnung auch zur Ausführung kam; daß 1894 beim Wettbewerb um die Rhein-Brücke bei Bonn sein Entwurf (in Gemeinschaft mit Arch. Hänle, Frankfurt a. M.) einen der Preise davon trug und daß schließlich bei dem ersten Wettbewerb um die zweite feste Straßen-Brücke über den Rhein in Köln sein Entwurf einer Kabel-Hängebrücke (in Gemeinschaft mit Schwechten) den I. Preis erhielt.

An Auszeichnungen hat es Lauter in seiner langen Schaffenszeit nicht gefehlt. Er wurde zum Baurat und 1913 bei Eröffnung der Spittelmarklinie der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zum Geh. Baurat ernannt, er ist außerordentliches Mitglied der Akademie des Bauwesens und i. J. 1905 hat ihm die Dresdner technische Hochschule die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen „in Anerkennung seiner bahnbrechenden, technisch-wissenschaftlichen Leistungen als Schöpfer zahlreicher konstruktiv und künstlerisch vollendeter Brückenbauten.“ —

Fr. E.

\*) Vergleiche Jahrgang 1916, Seite 437.



AS NEUE JUSTIZGEBÄUDE IN SCHWERIN IN MECKLENBURG. \* ARCHITEKT: MINISTERIAL-BAURAT PAUL EHMIG IN SCHWERIN. \* OBERE HALLE VOR DEM SCHWURGERICHTSSAAL MIT BILDWERKEN VON PROF. GUHR IN DRESDEN. \*

DEUTSCHE BAUZEITUNG

\*\*\* 51. JAHRGANG 1917. \* NO. 4. \*\*\*





Haupttreppen-Aufgang mit Pforte zum Untersuchungs-Gefängnis.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 4. BERLIN, DEN 13. JANUAR 1917.

## Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.

Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 19.



n der Erstellung des Bauwerkes waren in überwiegender Maße Schweriner oder Mecklenburger Bauhandwerker und Kunst-Gewerbetreibende beschäftigt. Es führten die Maurerarbeiten des Hauptgebäudes Hof-Maurermeister Franz Nieske, die des Gefangenenhauses Hof-Maurermeister C. Glatz & Sohn, beide in Schwerin, aus. Die Eisenbeton- und Steineisendecken des Hauptgebäudes waren an Hof-Maurermeister Ludwig Clowe in Schwerin, die Eisenbetondecken des Gefangenenhauses an Franz Hermann Müller in Rostock übertragen. Den Edelputz (Terranova) hatte Gottreich Lohse in Chemnitz i. S., den Gips- und den Stuccolustro-Putz Albert Lauer mann G. m. b. H. in Detmold übernommen. Für die Arbeiten in Muschelkalkstein am Sockel und in Breitbrunner Sandstein am Portal waren die Deutschen Steinwerke C. Vetter, A.-G. in Eltmann am Main gewonnen worden. Der sächsische Granit der Freitreppe und der schwedische Virgo-Granit der Haupttreppe wurden von C. Schäfer & Sohn in Schwerin geliefert; von der gleichen Firma stammen auch die Marmor-Arbeiten der Eingangshalle in Saalburger Marmor. Die Arbeiten des Haupt-Treppenhauses in Kottauer Sandstein waren an J. Gottfried Mehler in Hamburg vergeben. In die Kunststein-Arbeiten teilten sich Wilh. Jäger in Schwerin, Hof-Maurermeister Franz

Nieske daselbst und Albert Lauer mann G. m. b. H. in Detmold. Die Steinbildhauerarbeiten am Portal und im Haupt-Treppnhaus wurden von den Deutschen Steinwerken C. Vetter A.-G. in Eltmann am Main geleistet, die der Eingangshalle von C. Schäfer & Sohn in Schwerin. Der eiserne Dachstuhl stammt von G. E. Dellschau in Berlin, die Dachdecker-Arbeiten in Helmstedter Material waren durch C. J. Senger und Schröder, beide in Schwerin, ausgeführt. In die Klempner-Arbeiten teilten sich die Schweriner Meister C. M. Bürger, C. Schneider und Ansorge. Die Stuckarbeiten gingen aus den Detmolder Kunstwerkstätten Albert Lauer mann G. m. b. H. hervor. Die Warmwasser-Pumpenheizung legten Käuffer & Co. in Mainz an; die Be- und Entwässerungs-Anlagen C. Oberg in Wismar, sowie Gebr. Possögel und Franz Nieske in Schwerin. Die Siemens-Schuckertwerke in Rostock, sowie die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Schwerin führten die elektrischen Licht- und Kraft-Anlagen aus. Die Schwachstrom-Anlagen der Klingeln und Uhren wurden von Siemens & Halske in Hamburg erstellt. An den Ausbau-Arbeiten, insbesondere an den Tischler-, Schlosser-, Glaser-, Maler-, Tapezier- und Linoleum-Arbeiten waren beteiligt Gebr. Reinholdt, Hof-Tischlermeister Schwarting, Hof-Tischlermeister Gebr. Hovemann und Hof-Tischlermeister Grube in Schwerin, Baugeschäft Carl Heinog in Rostock, die Hof-Schlossermeister Gebr. Possögel, C. Schultz & Sohn, die Schlosser-

Meister John und Retz, der Hof-Glasermeister Tiedt und die Glasermeister Bülck und Lamkow, sämtlich in Schwerin. Die Kunstverglasungen wurden durch Ferd. Müller in Quedlinburg angefertigt. Die Dekorationsmalereien waren Wilhelm Lembke in Rostock und Hof-Dekorationsmaler Plog in Schwerin in Auftrag gegeben. Die übrigen Malerarbeiten waren unter die Firmen Klamkow, Florantz, Arnd und Rauch in Schwerin verteilt; das Linoleum legte Heinrich Burth daselbst. Die Beleuchtungskronen gingen aus den Werkstätten von H. Frost & Söhne in Berlin, sowie aus der Hamburger Bronzewarenfabrik W. Fähndrich in Hamburg hervor.

Künstlerische Mitarbeiter waren der Bildhauer Prof. Guhr in Dresden, ein gebürtiger Schweriner, der Bildhauer Kunstmann in Hamburg, der Bildhauer Ziegler in Chemnitz, sowie der Bildhauer Kitzinger in Detmold.

Die Entwurfsarbeiten und die Oberleitung aller Arbeiten hatte Hr. Ministerialbaurat Paul Ehlig in Schwerin, dem die Regierungsbaumeister Pries und Lierse, sowie die Architekten Butzek und Stoffers

in hauptsächlicher Mitarbeit zur Seite standen. Der in der Kriegszeit ganz besonders schwierigen Ausführung stand Hr. Geh. Bt. Hamann in Schwerin mit größter Umsicht vor, dem Hr. Reg.-Bmstr. Oeding in Schwerin werktätig zur Seite stand.

Unter der verständnisvollen Zusammenarbeit aller dieser zahlreichen Kräfte ist in der für die Kriegsverhältnisse überraschend kurzen Zeit von nicht 2 1/2 Jahren — der Grundstein zu dem neuen Justizgebäude wurde am 25. März 1914 gelegt — ein Monumentalbau in der mecklenburgischen Residenzstadt entstanden, der sich in gleicher Weise durch glückliche Anordnungen wie durch erlesene Formgebung auszeichnet. Man hat das Bauwerk modern oder neuzeitlich genannt; ein Schlagwort für Laien! Wir möchten es gut nennen und dabei an das von uns stets vertretene Wort Moritz Schwind's, das wir seinem Sinne nach zum ersten Mal auch unter dem Strich einer Tageszeitung gefunden haben, erinnern, es möge keine alte und keine neue Kunst gemacht werden, sondern gute. Die bleibt stets neu, das beweist unser Jahrhundert alter Kunstbesitz. —

— H. —

## Zur Geschichte der Technik und Industrie.

Von Geh. Hofrat Prof. a. D. Georg Christoph Mehrrens in Dresden. (Schluß.)



Als Cramer-Klett 1847 die Firma übernahm, beschäftigte er etwa 100 Arbeiter, eine Zahl, die drei Jahre später schon über 300 gestiegen war. Später stieg die Arbeiterzahl wie folgt: 1855 auf 1300, 1857 auf 2300. Aus diesen Arbeiterzahlen erkennt man, wie sich die Nürnberger Fabrik damals mit Recht in die erste Reihe der technischen Unternehmungen der ganzen Welt einreihen konnte. Denn es handelte sich hier nicht um ein großes berg- oder hüttenmännisches Werk, sondern um ein Werk, das in erster Linie Maschinen und eiserne Brücken baute. Heute ist die 1842 von Cramer-Klett gegründete Nürnberger Maschinenfabrik in einem Unternehmen größten Stiles aufgegangen, das aus den vier großen Werken Nürnberg, Augsburg, Gustavsburg und Duisburg besteht, deren Gesamtleitung in den Händen des Generaldir. Anton von Rieppel-Nürnberg liegt.

Das Werk Gustavsburg ist im Anschluß an den Bau der Rheinbrücke der Hessischen Ludwigsbahn bei Mainz (1857 bis 1870)<sup>9)</sup> entstanden. Das erste Gleis der Brücke wurde 1857 bis 1860 fertig; das zweite Gleis folgte 1870. Für diese Eisenbauten hatten Klett & Co. bei Gustavsburg Hilfswerkstätten bauen müssen, die nach erfolgter Fertigstellung der Brücke nicht abgebrochen, sondern beibehalten, und nach entsprechender Erweiterung als eine besondere Abteilung der Nürnberger Firma betrieben wurden. Als Leiter dieser Abteilung wurde Heinrich Gerber bestellt, der durch seine spätere Erfindung der Gerber- oder Auslegeträger in der ganzen technischen Welt bekannt und berühmt geworden ist.

Gerber war 1856 als junger Bauführer bereits beim Bau der Großhesseloher Isarbrücke<sup>10)</sup> in der Linie München-Rosenheim tätig gewesen. Dort trat er mit Cramer-Klett und Werder in Verbindung, „die beide bald erkannten, wie wertvoll ein theoretisch so ausgezeichnet durchgebildeter junger Ingenieur für die weitere Entwicklung der Nürnberger Brückenabteilung sein müßte.“ 1863 bis 1868 wurde die Brückenabteilung von Nürnberg aus geleitet, dann von Mainz und 1871 von München aus. 1873 ist die Abteilung unter dem Titel „Süddeutsche Brückenbau-A.-G.“ in ein selbständiges Unternehmen umgewandelt worden. Das geschah zu einer ungünstigen Zeit. Denn das Jahr 1873 war bekanntlich das Jahr des Wiener Kraches, das trotz des Fünfmilliarden-Segens von 1870/1871 zahlreiche Zusammenbrüche technischer Unternehmungen im Gefolge hatte, darunter auch vieler neugegründeten Eisenbahnen. Unter diesen Verhältnissen hatte die Nürnberger Fabrik schwer zu leiden<sup>11)</sup>: Eine Zeitlang mußte sie zeitweise still liegen. 1879 beschäftigte sie nur noch 890 Arbeiter, die täglich auch nur 8 Stunden arbeiteten. Die Fabrik arbeitete mit Verlust, besonders im Wagenbau, der vorher eine bedeutende Einnahmequelle gebildet hatte. Erst 1880 fingen die Verhältnisse an sich zu bessern und man konnte nun wieder 10 Stunden arbeiten.

1884 löste man die „Süddeutsche Brückenbau-A.-G.“ wieder auf und führte sie als Zweiganstalt von Nürnberg weiter. Gerber hatte sich Ende der 70er Jahre nach München zurückgezogen, wo er im Aufsichtsrat der Gesellschaft bis zu seinem Tod tätig war. Der bei Ge-

legenheit der Vollendung des Münchener Glaspalastes vom König Maximilian II. geadelte Freiherr Theodor von Cramer-Klett starb in München im 67. Lebensjahr am 5. April 1884. Werder folgte ihm, 77 Jahre alt, am 4. August 1885, Gerber starb am 3. Januar 1912, als Altmeister des deutschen Eisenbrückenbaues im Alter von nahezu 80 Jahren.<sup>12)</sup>

Nachdem der Freiherr Theodor von Cramer-Klett im Jahr 1866 seine erste Frau verloren hatte, wurde ihm aus seiner zweiten Ehe mit Elisabeth Kurtze am 18. August 1874 ein Sohn geboren. Das ist der jetzige Freiherr Theodor von Cramer-Klett, der nach dem Tod seines Vaters, großjährig geworden, dessen Nachlaß erbt, der abgesehen von den in der Industrie angelegten Werten, in großem Landbesitz bestand.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts brach für die Weiterentwicklung der Nürnberger Maschinenfabrik eine neue Zeit an, in welcher die Leiter der Fabrik sich veranlaßt sahen, alles das an inneren Einrichtungen nachzuholen, was in den vergangenen schlechten Jahren nicht zu schaffen möglich gewesen oder versäumt worden war. Auf die damit beginnende neueste Entwicklung des Nürnberger bedeutsamen Werkes hat der jetzige Generaldirektor der „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G.“ den entscheidenden Einfluß gehabt. Das ist Anton von Rieppel, geb. am 17. April 1852 in Hopfen in der Oberpfalz, der als junger Ingenieur 1876 in den Betrieb der Gustavsburger Brückenbau-Anstalt kam und 1884 dort die selbständige Leitung dieser Abteilung übernahm. Im März 1888 wurde er nach Nürnberg berufen, um von dort aus das Werk Gustavsburg zu leiten und auch als technischer Berater der Maschinenbau-A.-G. tätig zu sein. 1892, nach dem Ausscheiden des Direktor Friedrich Hensoltz wurde Rieppel alleiniger Vorstand der ganzen Fabrik.<sup>13)</sup>

Da die räumlichen Grenzen des alten Fabrikgrundstückes keine Erweiterung mehr zuließen, so wurde die Verlegung des Werkes Nürnberg notwendig. Bereits im Frühjahr 1897 begann man mit dem Neubau auf einem noch rechtzeitig erworbenen Grundstück südlich der Stadt. Das zur Verfügung stehende Gelände umfaßte über 36 ha, wovon 26 ha (mit 8 ha überbauter Fläche) auf das Werk kamen. 1901 war der Neubau vollendet, nach den neuesten Grundsätzen mit allen Hilfsmitteln des Verkehrs und den besten Werkzeugmaschinen ausgestattet.<sup>14)</sup>

Um jedem Wettbewerb auf wichtigen Arbeitsgebieten begegnen zu können förderte man nun in erster Linie den Dampfmaschinenbau. Wollte man aber darin an die erste Stelle rücken, so ergab sich hieraus zugleich ein scharfer Wettbewerb mit der Maschinenfabrik Augsburg, die durch ihre hervorragenden Leistungen auf diesem Gebiete als eine der ersten Firmen anerkannt war. 1898 vereinigten sich daher die beiden großen Werke, und einige Jahre später verrichteten sie ihre gemeinsame Ar-

<sup>9)</sup> Mehrrens, Eisenbrückenbau I. Teil, S. 603. —

<sup>10)</sup> Mehrrens, Eisenbrückenbau I. Band, S. 560 u. 603 und Fig. 703. —

<sup>11)</sup> Matschoss, S. 379—380. —

<sup>12)</sup> Der Eisenbau . . . 1912 — Zentralbl. d. Bauverw. 1912, S. 29. —

Zeitschr. d. Ver. deutsch. Ing. 1912, S. 457.

<sup>13)</sup> Matschoss, S. 280.

<sup>14)</sup> Ausführliche Beschreibung in der Zeitschr. d. Ver. deutsch. Ing. 1913, S. 1201.



beit unter der Firma „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G.“

mehr wuchsen die Transportkosten der von dort nach Bayern zu schaffenden Rohstoffe und der von Bayern



Schöffengerichtssaal.



Teilansicht aus dem Schwurgerichtssaal.

Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. Architekt: Ministerial-Baurat Paul Ehmig in Schwerin.

Je mehr nun die großen Maschinen aus Nürnberg und wieder nach dem Rheinland zu befördernden großen  
Augsburg Eingang in Rheinland-Westfalen fanden, desto fertigen Maschinenmassen. Deshalb entschloß man  
13. Januar 1917.

Innerhalb des Nürnberger Werkes allein wurden im vergangenen Jahre rd. 5300 t Koks verbraucht. Der Kohlenverbrauch ist in den letzten 10 Jahren von rd. 9200 t auf rd. 18000 t gestiegen. Im Jahr 1911—1912 betrug der Gesamtverbrauch an Eisen 46322 t, wovon über 20000 t auf Walzeisen allein entfielen; 13000 t fielen auf Roheisen, über 9000 t auf bearbeitetes Eisen und auf Stahl, der Rest auf Alteisen. An sonstigem Metall wurden verbraucht rd. 500 t, an Holz rd. 30000 cbm und an anderen Stoffen, die noch zur Verwendung kommen, nicht unter rd. 9300 t.

<sup>15)</sup> Matschoss, S. 283.

## Vermischtes.

Besuch der Herzoglichen Technischen Hochschule zu Braunschweig im Winter-Halbjahr 1916/17. Die Hochschule ist im laufenden Winter-Halbjahr von 461 Personen, nämlich 327 Studierenden, 53 Fachhörern und 81 Gasthörern besucht. Es gehören an:

	Studien-	Fach-	Gast-
1. Semester	100	10	10
2. Semester	100	10	10
3. Semester	100	10	10
4. Semester	100	10	10
5. Semester	100	10	10
6. Semester	100	10	10
7. Semester	100	10	10
8. Semester	100	10	10
9. Semester	100	10	10
10. Semester	100	10	10
11. Semester	100	10	10
12. Semester	100	10	10
13. Semester	100	10	10
14. Semester	100	10	10
15. Semester	100	10	10
16. Semester	100	10	10
17. Semester	100	10	10
18. Semester	100	10	10
19. Semester	100	10	10
20. Semester	100	10	10
21. Semester	100	10	10
22. Semester	100	10	10
23. Semester	100	10	10
24. Semester	100	10	10
25. Semester	100	10	10
26. Semester	100	10	10
27. Semester	100	10	10
28. Semester	100	10	10
29. Semester	100	10	10
30. Semester	100	10	10
31. Semester	100	10	10
32. Semester	100	10	10
33. Semester	100	10	10
34. Semester	100	10	10
35. Semester	100	10	10
36. Semester	100	10	10
37. Semester	100	10	10
38. Semester	100	10	10
39. Semester	100	10	10
40. Semester	100	10	10
41. Semester	100	10	10
42. Semester	100	10	10
43. Semester	100	10	10
44. Semester	100	10	10
45. Semester	100	10	10
46. Semester	100	10	10
47. Semester	100	10	10
48. Semester	100	10	10
49. Semester	100	10	10
50. Semester	100	10	10
51. Semester	100	10	10
52. Semester	100	10	10
53. Semester	100	10	10
54. Semester	100	10	10
55. Semester	100	10	10
56. Semester	100	10	10
57. Semester	100	10	10
58. Semester	100	10	10
59. Semester	100	10	10
60. Semester	100	10	10
61. Semester	100	10	10
62. Semester	100	10	10
63. Semester	100	10	10
64. Semester	100	10	10
65. Semester	100	10	10
66. Semester	100	10	10
67. Semester	100	10	10
68. Semester	100	10	10
69. Semester	100	10	10
70. Semester	100	10	10
71. Semester	100	10	10
72. Semester	100	10	10
73. Semester	100	10	10
74. Semester	100	10	10
75. Semester	100	10	10
76. Semester	100	10	10
77. Semester	100	10	10
78. Semester	100	10	10
79. Semester	100	10	10
80. Semester	100	10	10
81. Semester	100	10	10
82. Semester	100	10	10
83. Semester	100	10	10
84. Semester	100	10	10
85. Semester	100	10	10
86. Semester	100	10	10
87. Semester	100	10	10
88. Semester	100	10	10
89. Semester	100	10	10
90. Semester	100	10	10
91. Semester	100	10	10
92. Semester	100	10	10
93. Semester	100	10	10
94. Semester	100	10	10
95. Semester	100	10	

besucht. Es gehören an:	Studie- rende:	Fach- hörer:	Gast- hörer:
1. der Abteilung für Architektur . . . . .	10	3	—
2. " " " Ingenieurbau- wesen . . . . .	14	1	—
3. der Abteilung für Maschinenbau einschl. Elektrotechnik u. Textil- industrie) . . . . .	26	3	—
4. der Abteilung für Chemie . . . . .	14	8	—
5. " " " Pharmazie . . . . .	11	—	—
6. " " " Allgemein bil- dende Wissenschaften, Mathema- tik und Naturwissenschaften . . . . .	10	—	81
Summe	85	15	81
Dazu beurlaubt . . . . .	242	38	—
Gesamtsumme	327	53	81

Die Gasthörerzahl umfaßt auch die Zahl der die Hochschule besuchenden 67 Damen. Außerdem befinden sich unter den Studierenden der Architektur 2, der Pharmazie 2, der Abteilung für Allgemein bildende Wissenschaften 2 Damen, unter den Fachhörern der Architektur 1 und unter denen der Chemie 6 Damen.

Von den 461 Besuchern gehören an: a) dem Deutschen Reiche 453, und zwar: 174 der Stadt und 47 dem Lande Braunschweig, 173 Preußen, 12 Hamburg, 8 Sachsen, 7 Mecklenburg, 6 Oldenburg, 4 Anhalt, je 3 Bayern und Sachsen-Weimar-Eisenach, je 2 Württemberg, Baden, Lippe, Lübeck, Bremen und Elsaß-Lothringen, je 1 Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen und Reuß; b) dem Auslande 8, und zwar: 3 Bulgarien, 2 Schweiz, je 1 Türkei, Griechenland und Brasilien. —

## Chronik.

Eine Stiftung zur Förderung der Neckar-Kanalisation in Höhe von 13 Millionen M. hat der bekannte Stuttgarter Groß-Industrielle Dr.-Ing. h. c. Rob. Bosch gemacht. Der Betrag ist als Beitrag zu den Baukosten der Kanalstrecke Heilbronn-Eßlingen bestimmt, verfällt aber zu Gunsten des Deutschen Reiches (zum Zweck der Erforschung und Bekämpfung verheerender Volkskrankheiten), falls der Kanal bis 31. Dez. 1926 noch nicht begonnen worden ist. —

Die Übernahme von Schloß Albrechtshaus a. d. Elbe bei Dresden in den Besitz der Stadtgemeinde, der es aus dem Nachlaß des bekannten Groß-Industriellen Lingner zugefallen war, ist jetzt beschlossen. Dem Vermächtnis entsprechend sollen Schloß und Park in einen Volkspark mit Kaffeearten umgewandelt werden, jedoch ist vorgesehen, den Hauptbau zu einem Erinnerungs-Museum des Weltkrieges auszugestalten. —

In Gustavsburg ist die Zahl der im Werk selbst beschäftigten Arbeiter im letzten Jahrzehnt von 1133 auf 1887 gestiegen. Die Zahl der gelernten Arbeiter hielt sich hier zwischen 43,6 und 43,2 %. Es stammten 57,1 % aus Gustavsburg und Umgegend, 19,3 % aus dem übrigen Hessen, 22,6 % aus dem übrigen Deutschland. Das Ausland ist nur mit 1 % an der Arbeiterzahl beteiligt. Die Lohnsumme ist von etwas über 2 Mill. M. auf 4,5 Mill. M. gestiegen. Der Stoffverbrauch ist in Gustavsburg in den letzten zehn Jahren wie folgt gewachsen: Walzeisen von 18600 t auf 41 100 t, bearbeitetes Eisen und Stahl von 1835 t auf 4115 t, Gußeisen von 621 t auf 1774 t. Der Wert des verarbeiteten Holzes ist im genannten Zeitraum von 44 192 M. auf 870 843 M. gestiegen; der Wert anderer verarbeiteter Stoffe von 16 008 M. auf 728 000 M.

Der Gesamtumsatz der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. betrug (einschließt. Verpackung, Fracht, Zoll u. dergl.) im Jahr 1903—1904 rd. 33,2 Mill. M., 1912—1913 rd. 99,0 Mill. M. Der Anteil nach dem Auslande betrug davon: 1903—1904 rd. 9,5 Mill. M., 1912—1913 rd. 29,6 Mill. M.

Matschoss endigt seine großzügige Schrift über die Geschichte der Maschinenfabrik Nürnberg mit folgenden Worten: „Die Nürnberger Maschinenfabrik schließt auch in ihrer Entwicklung im 20. Jahrh. würdig an die Ueberlieferungen jener Zeit an, wo der große Unternehmer Cramer-Klett, zusammen mit dem genialen Ingenieur Werder, die Grundlagen des Werkes schaffen konnten. Das von diesen großen Pionieren der deutschen Industrie geschaffene Werk schließt sich aber auch in seiner heutigen glänzenden Stellung würdig an jene längst vergangenen Zeiten Nürnberger Gewerbetätigkeit, in welcher Nürnberg mit an erster Stelle genannt werden mußte, wenn man von des alten Deutschlands großen Leistungen in Industrie und Gewerbe sprach“. —

Eine evangelische Kriegs-Gedächtniskirche für Stuttgart wird in einem Aufruf des evangelischen Gemeindeblattes für Stuttgart mit dem Hinweis begründet, daß ungeheure und vielgestaltige Aufgaben auf politischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet unserer warten und daß dabei auch die evangelische Kirche auf dem Plan sein müsse. Neben anderen Kirchen-Neubauten für Stuttgart wird eine als Dankes- oder Siegeskirche zu bezeichnende, auf dem Dreieck zwischen Moltke-, Lenau- und Herder-Straße für eine neue Kirchen-Gemeinde, die von der Paulus-Gemeinde abzutrennen wäre, zu errichtende Kirche vorgeschlagen. Der architektonische Ausdruck des Gotteshauses muß den in ihm wohnenden Gedanken zum Ausdruck bringen. —

Ein neues Schulhaus in Karlsruhe ist nach den Entwürfen des Stadtbaurates Beichelm im Osten der Stadt, am Tulla-Platz während des Krieges erbaut worden. Es ist ein Doppelschulhaus für je eine Knaben- und eine Mädchen-Abteilung von 117 m Länge. Die beiden im Mittelbau angelegten 12 auf 22 m großen Turnhallen für Knaben und für Mädchen trennen die beiden Abteilungen. In diesem Mittelbau liegen ferner 2 Säle für Unterricht in der Handarbeit für Mädchen, ein gemeinsamer Physiksaal, 2 Nähäle und der gemeinsame große Singaal. Sonst enthält das Haus 33 Klassenräume, 2 Zeichensäle mit Modellraum, einen Schülerspeisesaal und Hortzimmer, Beratungs-, Lehrer- und Sammlungszimmer, sowie im Untergeschoß Schulbäder, Schulküche, Magazine und Abortanlagen. Vier Treppenhäuser vermitteln den Verkehr unter den Geschossen. Im Hof wurde ein zweigeschossiges Schuldienervohnhaus erbaut. Die gesamten Baukosten betrugen 717 000 M., von denen 55 000 M. auf Möbel entfallen. —

Die Anlage eines Sophie Henschel-Parkes in Cassel wurde mit einem Aufwand von 50 000 M. nach dem Entwurf des Architekten O. E. Bieber in Verbindung mit dem Bildhauer Prof. Herm. Hahn, beide in München, beschlossen. Die Anlage soll zugleich ein Brunnen-Denkmal für Sophie Henschel in Verbindung mit einer St. Martin-Gruppe erhalten. Mit den Arbeiten soll unter der Oberleitung der Genannten sofort nach Friedensschluß begonnen werden.

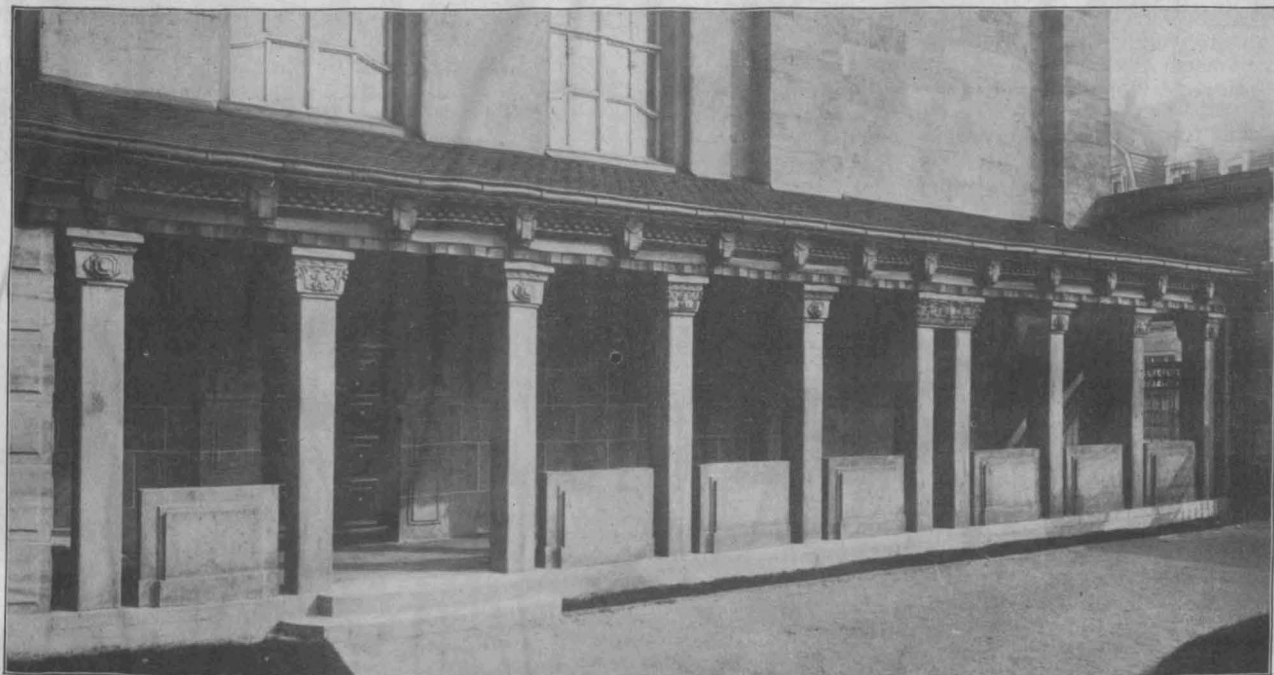
Eine Erweiterung des Industrie- und Hafens von Kiel, die schon seit längerem gewünscht und geplant wird, scheint jetzt ihrer Verwirklichung näher geführt werden zu sollen, da der Stadtverordneten-Versammlung kürzlich ein entsprechender Plan zur Genehmigung vorgelegt worden ist. Zur Verfügung steht noch das Südufer der Schwentine an ihrer Einmündung in die Kieler Förde zwischen kaiserl. Werft und dem Fabrikvorort Wellingdorf, während das gegenüber liegende Ufer bereits von den Howaldts Werken besetzt ist. Die Hafen-Anlagen würden der weiteren industriellen Entwicklung des rechten Förde-Ufers, namentlich den Vororten Ellerbeck, Wellingdorf, Neumühlen, Dietrichsdorf besonders von Nutzen sein.

Inhalt: Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg. (Schluß).  
— Zur Geschichte der Technik und Industrie. (Schluß). — Vermischtes.  
— Chronik. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Justizgebäude in Schwerin in Mecklenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





Begleitende Seitengänge der Flügel.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 5. BERLIN, DEN 17. JANUAR 1917.

## Die neue Zions-Kirche in Dresden.

Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

Hierzu die mit No. 6 folgende Bildbeilage und die Abbildungen S. 23.



Wurde ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich auch die Architekten Schilling & Graebner beteiligten, ohne jedoch einen Preis zu erringen. In diesem Wettbewerb fielen die Preise durchweg an Entwürfe, deren Grundriß-Anlagen ohne Beziehung zu den eigenartigen örtlichen Verhältnissen des Baugeländes standen, sodaß die Ausführung der Entwürfe auch auf jedem anderen Gelände möglich gewesen wäre. Es war ein Verdienst des verstorbenen Dresdener Stadtrates, Baurat Friedrich Richter, der dem Preisgericht angehörte, jedoch der entscheidenden Sitzung nicht anwohnen konnte, erkannt zu haben, daß für den eigenartigen Kirchenbauplatz ein Grundriß gewählt werden müsse, der nur für diesen Platz entworfen sei. Einen solchen Grundriß erblickte er in dem Entwurf von Schilling & Graebner; er setzte sich daher in überraschender Weise und mit der ihm eigenen Energie dafür ein, daß dieser Entwurf zur Ausführung gelange. Der Stadtrat von Dresden ging auf den Gedanken ein und es wurde die Ausführung des Entwurfes von Schilling & Graebner tatsächlich beschlossen. Die Ausführung erfolgte in der Weise, daß die Architekten vertraglich die sämtlichen Entwürfe und Bauzeichnungen herzustellen, die genauen Kostenanschläge auszuarbeiten und die künstlerische Oberleitung und Ueberwachung der Ausführung zu übernehmen hatten, während der Rat von Dresden die ganze Leitung der Bauausführung übernahm und hierfür den städtischen Bauamtmann Hrn. Louis

bestellte, der in einem sehr angenehmen persönlichen gegenseitigen Verhältnis die Arbeiten leitete. Die örtliche Leitung der Ausführung war dem städtischen Bauführer Hrn. Schlichter übertragen.

Wie der Lageplan S. 22 zeigt, hat die rechtwinklige Baustelle eine verschiedene Breiten- und Tiefenentwicklung. Das Gotteshaus ist nun so auf die den rechten Winkel halbierende Achse gelegt, daß der Grundriß sich durchaus symmetrisch entwickelt, was zur natürlichen Folge hat, daß vor der Kirche ungleiche Freiräume entstehen. Der Grundriß hat die Form der sogenannten Winkelhaken-Kirchen; man glaubt eine Kirchenstudie von Sturm vor sich zu haben. Der Haupteingang war in natürlicher Weise von der platzartigen Erweiterung der Straßenkreuzung aus gegeben, sodaß sich die Komposition des Grundrisses auf die Halbierungslinie des Winkels als Hauptachse gewissermaßen von selbst ergab. Wir haben demzufolge zwei im rechten Winkel zu einander gerichtete Flügel vor uns, zwischen welche die ovale Vorhalle und die sie zu beiden Seiten begleitenden Treppenhäuser sehr zweckmäßig und ohne Zwang sich einspannen. Strahlenförmig ziehen die Sitzgruppen zum Altarraum, in dessen vorderer Begrenzung die Kanzel steht, links von ihr der Taufstein, während sich im Grunde der Altar selbst erhebt. Zu beiden Seiten des Altarraumes sind Sakristeien angelegt, die hinter dem Altar durch einen Gang mit einander verbunden sind. Die Orgel ist im Rücken des Besuchers über der Vorhalle aufgestellt; vor ihr entwickelt sich die Orgel-Empore, die in Verbindung steht mit den Emporen der Seitenarme, zu welchen die Treppen beiderseits der Vorhalle führen. Vor die Seitenfassaden der Flügel legen sich gedeckte Gänge, unter denen einerseits die Seiten-Eingänge, andererseits die Eingänge zu den Sakristeien liegen. In dieser Weise entwickelt sich der Grundriß in einer überaus natürlichen, rationalistischen Weise, indem er den Besucher zwingt, seine Aufmerksamkeit auf Kanzel und Altar zu richten. Das ist ein echt protestanti-

scher Umstand, der noch seine Bekräftigung erhält durch das Vorziehen der Kanzel bis nahe an die Kirchenbänke.

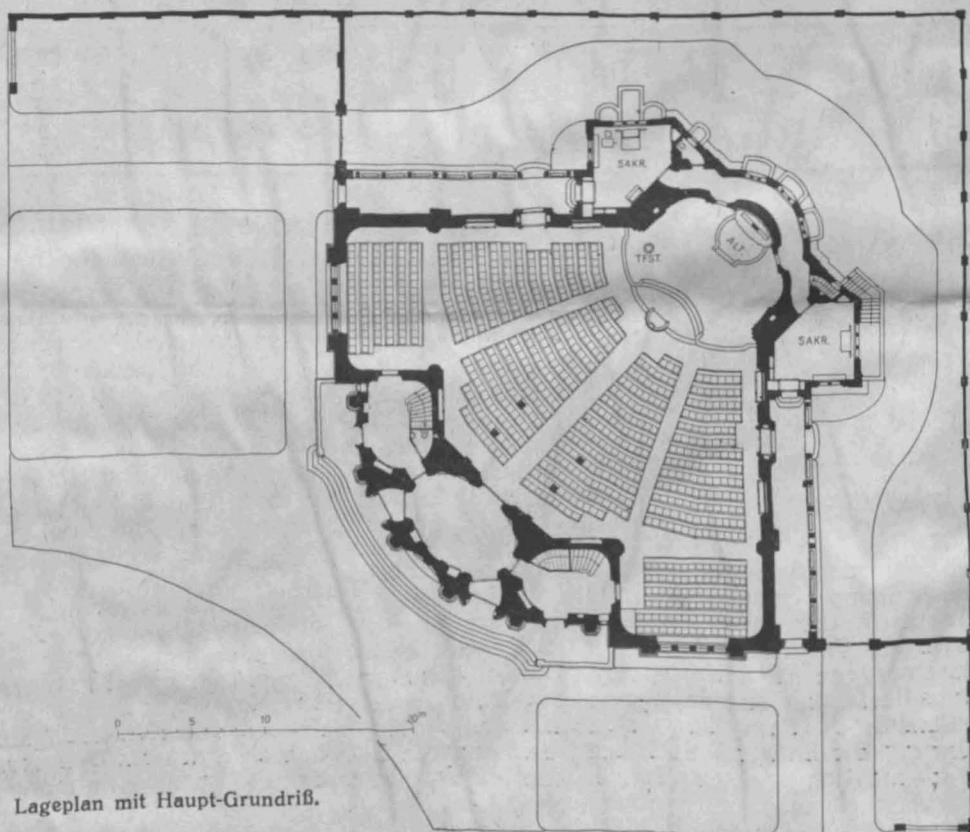
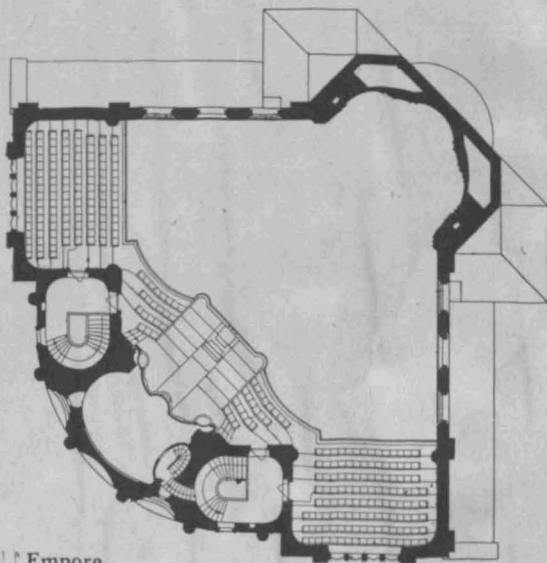
Auf diesen Grundriß nun baut sich eine Art Saal-Kirche auf, die auch im Äußeren weit von der gewohnten Form des evangelischen Gotteshauses abweicht. Als Hauptmotiv des Äußeren entwickelt sich das zwischen die Flügel gespannte Segment in starker plastischer Gliederung. Ueber dem verhältnismäßig nieder gehaltenen Hauptgesims steigt ein hohes Dach an, aus dessen First sich der stattliche Glockenturm entwickelt. Die Fassaden sind in Postaer Sandstein, Dach und Turm in Eisen, Ziegel und Kupfer erstellt. Durch diese Materialien und die sie ermöglichenden Formen erhält das Äußere das eigenartige und neuartige Gepräge, das die Bildbeilage zu No. 6 zeigt und welches das Gotteshaus zu einem Abschnitt in der baugeschichtlichen Entwicklung der Gegenwart stempelt. Die große Kreuzigungsgruppe in der Hauptachse des Äußeren rührt von Prof. Selmar Werner in Dresden her, während die ornamental Modelle aus dem Atelier von Prof. K. Gross in Dresden hervorgegangen sind. Die Abbildn. S. 21 und 23 lassen durchweg eine frische, erfindungs- und gedankenreiche Eigenart der Formgebung erkennen.

Das Innere des Gotteshauses ist als reiner Putzbau hergestellt. Seine Gesamtwirkung ist auf hellgrün gestimmt, von dem sich die Altar-Nische in einem tiefen Blaulila abhebt. In diesem stehen graue Felder mit rotbraunen Umrahmungen, die in farbiger Terranova ausgeführt wurden. Der Altar ist aus rotbraunem Marmor gearbeitet, das weiße Kreuz hat einen Hintergrund aus rotbraunem Glasmosaik. Oberhalb der grauen Felder sind zwei ausgezeichnete Bilder des Malers Bernhard Müller eingefügt, die David und Moses, sowie Petrus und Paulus darstellen.

Die Decke hat, wie der Schnitt in No. 6 zeigt, eine ovale Form erhalten und ist jetzt durch einfache Kassetten gegliedert. Eine für die Decke gedachte große figürliche Malerei mußte der Kosten wegen zunächst fallen gelassen werden; es ist aber nicht ausgeschlossen, daß sie später noch zur Ausführung gelangt. Von der schönen Gliederung der Orgel gibt die Abbildung in No. 6 einen Begriff.

Die gesamten Baukosten betrugen rd. 531 000 M., in welcher Summe die Kosten des fertigen Turmes

mit Uhr mit 75000 M. enthalten sind. Läßt man den Turm, über dessen bemerkenswerte Konstruktion ein Schlußartikel Näheres ausführt, außer Berechnung, so ergibt sich bei einem umbauten Raum von 17 600 cbm



Lageplan mit Haupt-Grundriß.

ein Einheitspreis von nur 25 M. für 1 cbm umbauten Raumes, ein mit Rücksicht auf die monumentale Ausstattung erfreuliches bauwirtschaftliches Ergebnis. —

(Schluß folgt.)

### August Thiersch †.



ir haben in No. 3 den Tod von August Thiersch, dieses stillen, selbstlosen, erfolgreichen Lehrers unserer schönen Kunst kurz angezeigt. Wir erhalten nun aus der Feder seines ältesten Sohnes, des Prof. Dr. Hermann Thiersch in Freiburg i. Br., die nachfolgenden Ausführungen über seinen Lebensgang:

August Thiersch wurde geboren am 28. Nov. 1843 zu Marburg im damaligen Kurhessen als der älteste Sohn des soeben erst an die dortige Universität berufenen Professors der Theologie Heinrich Thiersch und seiner Gattin Bertha, einer Tochter des ersten Hausvaters von Beuggen, Christian Heinrich Zeller, als das zweite Kind einer bun-

ten Reihe von Geschwistern, die in stattlicher Zehn-Zahl herauf wuchs. Sein Pate war der Onkel August von Schaden, und es ist, als ob noch etwas mehr als nur der Rufname dieses in ungewöhnlicher Weise künstlerisch spekulativen Philosophen auf den Knaben übergegangen wäre.

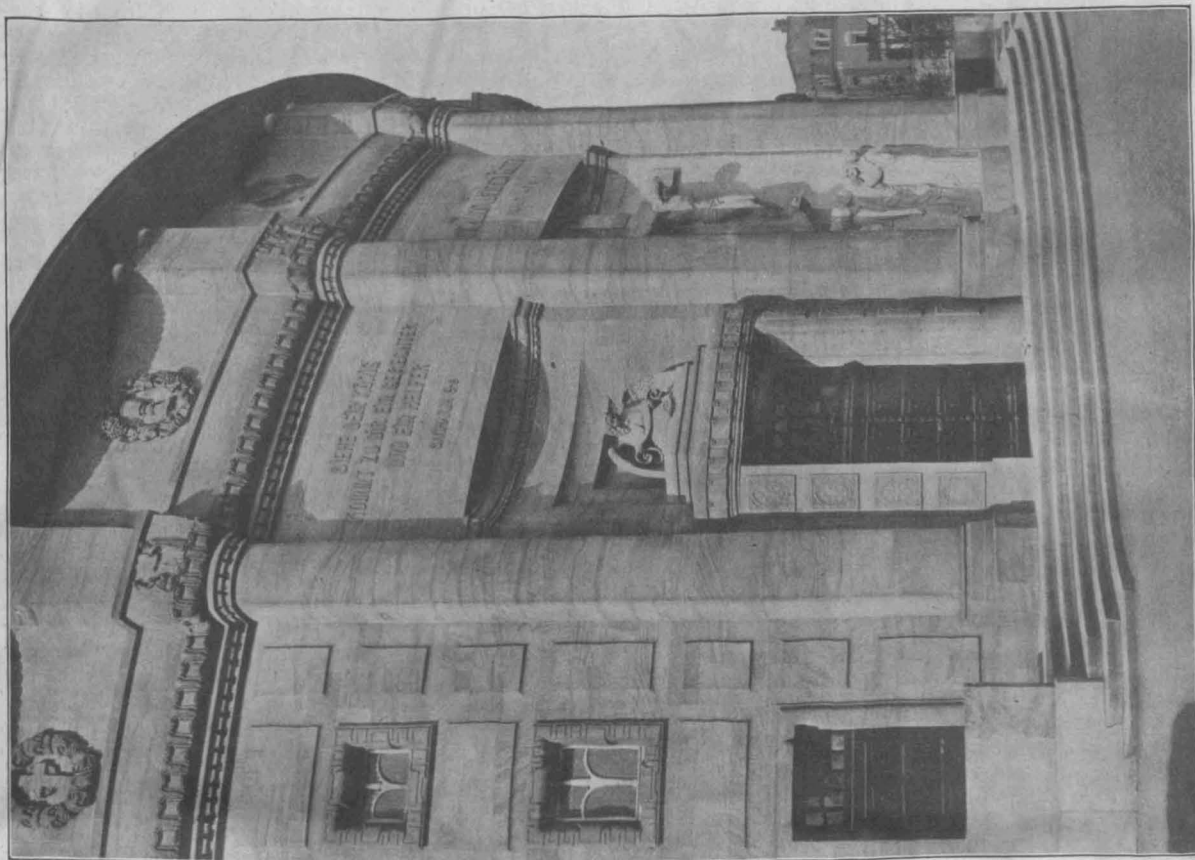
Die Kinder- und Knabenjahre im schützenden Eltern-Haus und im frohen Kreis der Geschwister und Gespielen verfliegen in sonnigster Glücklichkeit. Schon die eigenartigen Namen dieser Stätte Marburger Jugendstreiche auf der Flußinsel an der Lahn im „haarigen Ranzen“ auf dem „Saurasen“, legen sich wie ein lustiger Rahmen um diese Erinnerungen. Die unmittelbare Nähe des Wassers



mit seinen Freuden und Gefahren weckte die Unternehmungslust, die malerischen Bauten des mittelalterlichen Städtchens und die romantisch schöne Umgebung mit ihren Bergen und Burgen, Wäldern und Höhlen brachte

führung in die antike Welt durch einen so gründlichen Kenner war für August's ganzes Leben von entscheidendster Bedeutung.

Die knappe, monumental gedrängte Diktion des Tac-



Teilansicht des Rundbaues mit Haupt-Eingang.  
Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.



Seitlicher Eingang.  
Die neue Zions-Kirche in Dresden. Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

die von der mütterlichen Seite her ererbten künstlerischen Anlagen hervor, die Lust an geschickter zeichnerischer Darstellung. Den Unterricht in den alten Sprachen erhielt August mit seinem nur zwei Jahre jüngeren Bruder Wilhelm durch den Vater selbst. Diese sorgfältige Ein-

tus galt ihm von da an als das klassische Muster würdiger Ausdrucksweise, die klare vornehme Bauart der Griechen und Römer und ihre anmutige Erneuerung in der italienischen Renaissance wurden das Ideal, das er in seinen eigenen Bauten später immer wieder verherrlichte,

deren ästhetische Geheimnisse er beim eigenen Entwerfen mit glücklicher Feinfühligkeit aus Jahrtausende langer Vergessenheit wieder auffand. In seinen Schriften über die optischen Täuschungen und über die Proportionen in der Architektur hat er sie so zu formulieren gewußt, daß dieses selbst Jakob Burckhardt's Bewunderung erregte. Es ist die Antike und ihre Renaissance, deren Formen und Entwicklung er in seinen Vorlesungen und Uebungen vier Jahrzehnte hindurch der akademischen Jugend mit warmer Begeisterung vortrug und auf wiederholten Reisen nach Italien unmittelbar vor Augen führte. Selten und ungern nur trugen die Bauten von August Thiersch einen anderen als antiken oder antikisierenden Stil; kaum jemals hat er sich mit einem der klassischen Kultur fern liegenden Problem beschäftigt. Die durch die edle Elisabeth-Kirche in Marburg einst geweckte jugendliche Neigung zur Gotik war völlig in den Hintergrund getreten. So ist aus jenem klassischen Unterricht des humanistischen Vaters Heinrich der klassizistische Architekt August Thiersch hervorgegangen, „der wissenschaftlichste unter uns Architekten“, wie sein jüngerer Bruder Friedrich ihn gern nannte. Die philhellenische Richtung des Großvaters Friedrich sollte sich bei dem Stammhalter der dritten Generation ganz auf die künstlerische, die architektonische Seite werfen.

Als Architekt hat er den Kirchenbau als die schönste und höchste Aufgabe des Baumeisters mit Hingabe gepflegt. Die Hälfte sämtlicher von ihm entworfenen und ausgeführten Bauten sind Kirchen und Kapellen. Am liebsten baute er im altchristlichen Stil: dessen ernste Vertiefung und schlichte Feierlichkeit zogen ihn besonders an. Die Kirche in Zürich ist mehr ein andeutendes Symbol als ein vollgültiges Beispiel für dieses Bestreben. Denn gern hätte er noch einmal größer und vollendeter zur Ausführung gebracht, was ihm bei diesem praktischen Versuch durch wertvolle Erfahrungen noch klarer und bedeutsamer geworden war.

Achtzehnjährig war Thiersch im Jahre 1861 nach München gekommen, um dort zunächst vom großelterlichen Hause aus das Polytechnikum als Architekt und Ingenieur zu besuchen. Denn es war damals die goldene Zeit der Eisenbahnbauten, da in Deutschland das Verkehrsnetz der Schienenstränge immer weiter ausgebaut wurde. So war der junge Ingenieur beim Bau der Trassen, Brücken, Tunnel und Stationen in Franken, Württemberg und Hohenzollern tätig. Von diesen Jahren erfrischender, viel bewegter Arbeit mit fast beständigem Aufenthalt im Freien und mit ihren gesunden Anstrengungen hat er später noch gern erzählt. Sie haben in den Jünglingsjahren (1866—68) seinen kräftigen Körper für's ganze Leben gestählt, noch in seinem letzten Leiden zehrte er gleichsam davon.

Nun winkten weitere größere Aufgaben ähnlicher Art. Ja es gedachte August nach Neuseeland auszuwandern, von wo die interessante Aufgabe einer Landesvermessung ihn lockte. Schon war das Schiff bestimmt zur Ausfahrt, nur ging es zu früh ab; der Reisende sollte in der deutschen

Heimat verbleiben. Da kam ein anderer ehrenvoller Ruf an ihn aus München, ein Angebot des bedeutendsten Baumeisters jener Zeit in Bayern und eines Meisters in der von August so geliebten festlichen Renaissance. Gottfried Neureuther hatte damals den Neubau der Technischen Hochschule in München zu vollenden und ihren Lehrbetrieb zu organisieren. Thiersch wurde als sein persönlicher Assistent und zugleich als Dozent an die neue Hochschule berufen (1871), deren Lehrerkollegium er dann ununterbrochen von 1875—1911 als Professor angehört hat. Auch manche andere tüchtige Kraft hat er dorthin gezogen, so schon bald den künstlerisch und wissenschaftlich ihm verwandten und befreundeten trefflichen Schweizer Joseph Bühlmann. Auch seinem eigenen und jüngsten Bruder Friedrich hat er den Weg zur Münchener Hochschule ebnen können.

Neben der ausgedehnten und anstrengenden Lehrtätigkeit an der Münchener Hochschule entfaltete sich bald eine wachsende Betätigung in praktischen Bauaufgaben. Die Bewährung als praktischer Konstrukteur in den eben beendeten Ingenieurjahren kam dem Architekten nun in hohem Maß zugut, sie bewahrte ihn vor dem einseitig-theoretischen Akademiker. In München selbst entstanden in den achtziger und neunziger Jahren verschiedene Wohnhäuser reicher Privatleute, das vornehmste nach Art der Florentiner Frührenaissance in der Georgenstraße. Ein vielbeschäftigter Münchener Bauunternehmer erbat sich den stilistisch so fest gegründeten Architekten geradezu als Gewissensrat für seine sehr zahlreichen Um- und Neubauten. Das Biedermeier-Idyll des Nymphenburger Schloßkanals verdankt ihm die Einfügung einer leicht über das Wasser setzenden Bogenbrücke. Stättliche Landhäuser, das erste fürstliche am Tegernsee, später immer zahlreichere in Berchtesgaden brachten ihn mehr und mehr dem einheimischen Gebirgsstil nahe, dessen Holzkonstruktionen er so sehr liebte und dessen im letzten Grund antike Wurzel und darum seine Verwandtschaft mit der altgriechischen und etruskischen Bauweise ihn fortwährend beschäftigte. Die protestantischen Kirchen zu Eichstätt und Berchtesgaden wurden unmittelbar unter seiner Leitung ausgeführt, die zu Kissingen und Traunstein nach seinen allgemeinen Angaben. Er selbst war am meisten befriedigt von dem Bau seiner St. Ursula-Pfarrkirche zu Schwabing bei München, einer interessanten Gruppierung von Basilika, Vorhalle, Kuppel, reicher Apsidendliederung und schlankem Campanile, vorwiegend in rotem Backstein ausgeführt und im Stil der oberitalienischen Renaissance. Für die apostolischen Gemeinden wäre August Thiersch der gegebene Baumeister gewesen. Aber zu oft standen der ersehten künstlerischen Durchbildung große ökonomische Schwierigkeiten entgegen. Doch ist sein Rat vielfach auch für die innere Ausstattung eingeholt worden. Der Kirche in Zürich wurde schon gedacht. Früher schon waren zu Augsburg und Liestal Kapellen nach seinen Plänen zur Ausführung gekommen. Noch seine letzte, im Herbst 1916 vollendete Arbeit war ein ausgearbeiteter Entwurf zu einer Krieger-Gedächtniskapelle bei Reichenhall in Bayern. — (Schluß folgt.)

## Tote.

G. Christoph Mehrrens †. Im 74. Lebensjahre ist nach kurzer Krankheit zu Dresden der Geh. Holrat Prof. G. Ch. Mehrrens gestorben, nachdem er bereits vor 3 Jahren sein Lehramt an der Technischen Hochschule daselbst niedergelegt hatte. Wir haben gelegentlich seines 70. Geburtstages seinen Lebensgang, sowie seine Verdienste um die Entwicklung des deutschen Brückenbaues auf theoretischem und praktischem Gebiet, vor allem um die Einführung des Flußeisens als Konstruktions-Material für den Bau eiserner Brücken, sowie seine ausgedehnte fachwissenschaftliche, schriftstellerische Tätigkeit eingehender gewürdigt, sodaß wir auf unsere damaligen Ausführungen im Wesentlichen verweisen können\*). Mehr vielleicht noch, als durch seine breit angelegten Lehrbücher über „Festigkeitslehre und Statik der Baukonstruktionen“ (3 Bände, 2. Aufl. 1912 abgeschlossen) und „Eisenbrückenbau“ (nur der erste Band liegt u. W. bisher vollendet vor) hat Mehrrens durch seine zahlreichen vortrefflichen Einzelarbeiten über bedeutende Brücken-Ausführungen (vielfach in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ing. aufgenommen) und durch sein 1900 zur Pariser Weltausstellung verfaßtes, in weitesten Kreisen auch des Auslandes verbreitetes Werk „Der deutsche Brückenbau im 19. Jahrhundert“ anregend und befruchtend gewirkt. In früheren Jahren sind auch vielfach Aufsätze aus seiner Feder bei uns erschienen und für unser „Deutsches Bauhandbuch“ hat er seiner Zeit einen Beitrag

über „Die Mechanik fester Körper“ und über „Eisen und Eisenkonstruktionen in geschichtlicher und technologischer Beziehung“ geliefert. Seine Neigung, der Entwicklungsgeschichte der Technik nachzugehen, kommt in vielen seiner Arbeiten zum besonderen Ausdruck.

Praktisch ist Mehrrens, seit er anfangs der 90er Jahre v. Jahrh. die umfangreichen Brückenbauten über Weichsel und Nogai bei Marienburg, Dirschau und Fordon geleitet hat, unseres Wissens im Brückenbau nicht mehr hervorgetreten. Sein Arbeitsgebiet beschränkte sich auf seine Lehrtätigkeit, die er 1894 zunächst in Aachen antrat, um dann schon 1895 die Professur in Dresden zu übernehmen, auf seine ausgedehnte literarische Tätigkeit und auf die eines Gutachters und Beraters in Fragen der Statik und des Eisenbaues. Seine Verdienste auf diesen Gebieten sichern ihm ein ehrenvolles Andenken und einen hervorragenden Platz unter den führenden Persönlichkeiten der deutschen Ingenieurkunst. — Fr. E.

## Chronik.

75 Jahre Main-Dampfschiffahrt in Bayern. Den M. N. N. zufolge waren am 12. Dezember 1916 75 Jahre verflossen, daß das erste Dampfschiff in Würzburg einlief. Der damals noch sehr primitive Dampfer trug den Namen „Jungfrau von Orleans“ und fuhr am darauf folgenden Tage über Kitzingen, Schweinfurt nach Bamberg, wo er am 15. Dezember 1841 ankam. —

Inhalt: Die neue Zions-Kirche in Dresden. — August Thiersch †. — Tote. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

\*) Vergleiche „Deutsche Bauzeitung“ 1913, Seite 406, mit Bildnis.





IE ZIONS-KIRCHE IN DRESDEN. \*  
 ARCHITEKTEN: SCHILLING UND  
 GRAEBNER, KGL. BAURÄTE IN  
 DRESDEN. \* GESAMT-ANSICHT  
 DES ÄUSSEREN. \* \* \* \* \*

===== DEUTSCHE =====  
 \* \* \* \* BAUZEITUNG \* \* \* \*  
 \* 51. JAHRGANG 1917. \* NO. 6. \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 6. BERLIN, DEN 20. JANUAR 1917.

## Die neue Zions-Kirche in Dresden.

Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 27, 28 und 29.



Die eigenartige Grundrißform der Kirche, die zentrale Anlage mit dem frei über dem Hauptraum sich bis zu 50 m Höhe über dem Gelände erhebenden Turm-Aufbau führte zu einer bemerkenswerten konstruktiven Ausbildung des eisernen Kirchendaches und der ebenfalls in Eisen hergestellten Tragkonstruktion des

Turmes. Beide sind mit Rücksicht auf die großen Belastungs-Unterschiede von einander unabhängig ausgebildet. Der Turm-Unterbau trägt zugleich die Decke über dem Hauptraum der Kirche, die an ihm aufgehängt ist. Die Eisenkonstruktion, die ein Gesamtgewicht von gegen 200 t erreicht, ist von der Dresdener Konstruktions-Werkstatt Gebr. Barnewitz ausgeführt. Der kürzlich verstorbene Geh. Hofrat Prof. G. Christ. Mehrstens in Dresden wurde von den Architekten bei Ausbildung und Berechnung der Konstruktion als Berater heran gezogen.

Das die Kirche überspannende Dach besteht in der Hauptsache aus zwei sich kreuzförmig durchdringenden und nach außen hin abgewalmten Satteldächern, aus deren Kreuzung bis zu 26 m Höhe der im Grundriß 10 · 10 m messende Turm-Aufbau heraus wächst. Die Tragkonstruktion des Daches besteht aus flußeisernen Fachwerksbindern und Pfetten, sowie hölzernen Sparren und Latten zur Aufnahme des Doppel-Ziegeldaches. Der Turm-Aufbau, der ein vollständiges eisernes Traggerippe enthält, ist mit 0,8—1,2 mm starkem Kupfer auf 4 cm starken Monierplatten umkleidet. Er enthält, wie aus dem Längsschnitt S. 26 in der Hauptachse der Kirche hervorgeht, Uhrkammer-, Glocken- und Läuteboden mit Austritten und begehbaren Galerien. Die Böden sind in leichter Eisenbeton-Konstruktion hergestellt. Eine

0,8 m breite Treppe führt bis zum Uhrkammer-Boden im Inneren empor.

Der tragende Turm-Unterbau besteht aus zwei in 10 m Abstand parallel zur Hauptachse der Kirche gestreckten, einerseits auf der äußeren Ringwand der Altarseite, andererseits auf der Abschlußwand zwischen Haupt- und Vorraum der Kirche (vergl. Grundrisse in No. 5 und Schnitt) aufgelagerten, trapezförmigen, gespreizten Fachwerkträgern von rd. 20,5 m Stützweite, die durch Querverbindungen und Windsteifen zu einem steifen räumlichen Fachwerk mit vier Stützpunkten mit einander verbunden sind. An diesem Unterbau hängt mit Hängestangen das in Eisenbeton zwischen Eisenringgewölbe elliptische Deckengewölbe über dem Hauptraum der Kirche und außerdem stützen sich auf ihn der noch im Dach steckende Zwischenbau des Turmes und der sichtbare Aufbau desselben. Den oberen Abschluß bildet ein 8 m hohes Kreuz.

Das Gesamtgewicht des Turmes ist mit rd. 278 t in die Rechnung eingeführt. Davon entfallen je 16 t auf das Eisengewicht der Hauptträger des Unterbaues, 18 t auf die 3 Glocken nebst Glockenstuhl, 0,8 t auf das Kreuz. Der auf dem tragenden Unterbau ruhende Turm-Aufbau wiegt noch 148 t. Die Nutzlasten der Turmböden schwanken zwischen 100 und 300 kg/qm. Der Winddruck auf den Turm ist mit  $(115 + 0,6 H)$  kg/qm vom Wind getroffener Fläche eingeführt. Das ergibt bei  $H = \text{rd. } 50 \text{ m}$  einen Druck von rd. 43 t, der einerseits ein Kippmoment erzeugt, andererseits einen Horizontalschub in der Auflager-Ebene. Für die Ermittlung des letzteren sind 2 Auflager als fest, 2 als beweglich angenommen und eine Windrichtung diagonal zum Turm. Daraus ergibt sich ein größter Auflagerdruck über der Mauer der Brauthalle von 130 t. Die Beanspruchung im Fundament-Mauerwerk erreicht dabei 5,56 kg/qcm, auf den



Baugrund 3,7 kg/qcm im Höchstfall. Die Auflager sind tatsächlich aber sämtlich in der Richtung der entstehenden Formänderungen aus Lasten und Temperaturwechsel des unteren Tragwerkes, also in diagonalen Richtung zur Turmmitte beweglich auf Rollen gelagert, wodurch ein Horizontalschub senkrecht zur stützenden Mauer an der Altarseite nach Möglichkeit vermieden wurde.

Die Ausbildung der Konstruktion des Turm - Unterbaues (Vorderansicht der Hauptträger, Blick auf die Querversteifung und die Auflagerfüße), lassen die Aufnahmen erkennen, die wir auf S. 28 und 29 beifügen.

Der statischen Berechnung der Eisenkonstruktion wurden 1000 kg/qcm Zug-, Druck- und Biegespannung im Flußeisen, 800 kg/qcm Scherspannung und 1600 kg/qcm Lochleibungsdruck der Vernietung zugrunde gelegt. Für die Auflager waren 500 kg/qcm Druck für Gußeisen, 5000 kg/qcm für Flußstahl zugelassen, für guten Sandstein 25 kg/qcm, für Mauerwerk in Zementmörtel 15 kg/qcm. Die Durchbiegung der Konstruktion sollte nicht mehr als  $\frac{1}{600}$  betragen. Die

Tragkonstruktion des Daches besteht aus zwei den Turm-Unterbau durchdringenden, sich kreuzenden

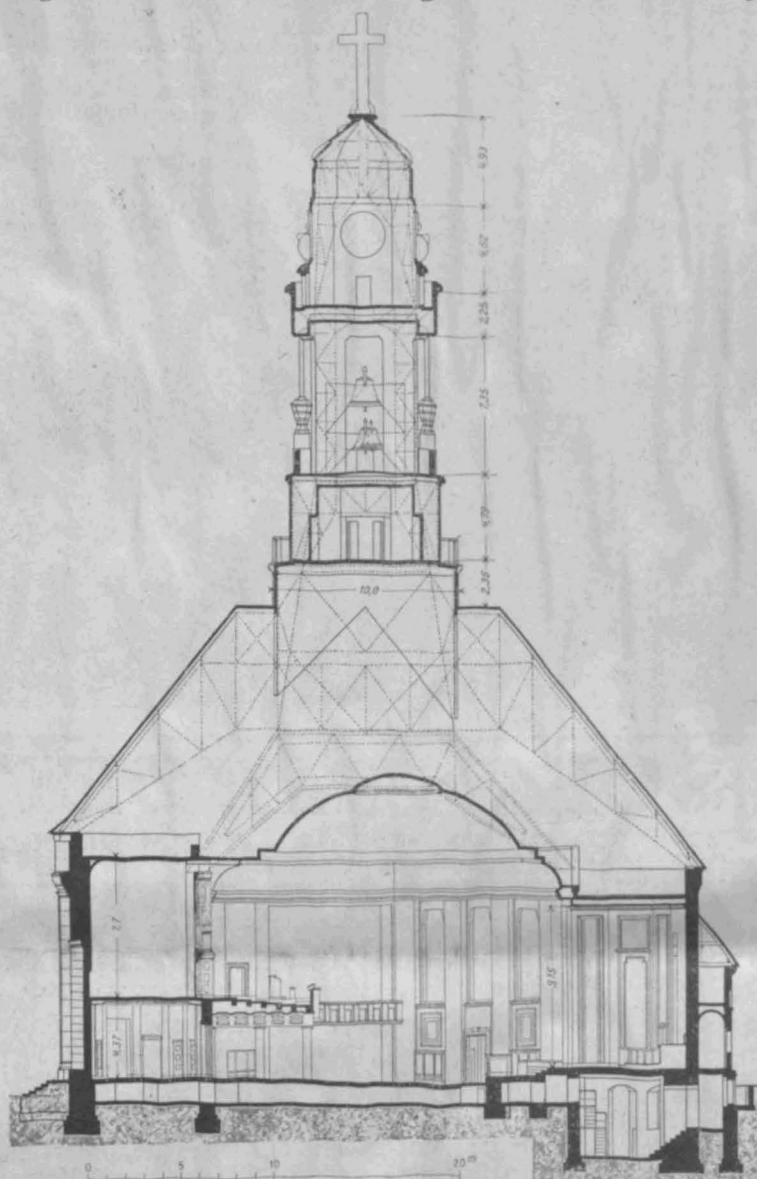
Tragbinder - Systemen, die, wie der Längsschnitt durch den Turm zeigt, über dessen Unterbau-Trägern liegen. Es sind ebenfalls trapezförmige, gespreizte

Fachwerkbinder, deren Füße auf dem Mauerwerk der äußeren Kirchenwand aufliegen, sodaß bei entsprechender größerer Höhe die Stützweite auf rd. 34 m anwächst. Die übrigen Binder, die zur

Herstellung der Dachform und zum Tragen der Dachfläche und Pfetten erforderlich werden, lehnen sich sämtlich einerseits gegen die Hauptbinder, während sie sich mit ihren Füßen auf die Außenmauern stützen. Sie sind hier durch einen kräftigen Eisenring verbunden, außerdem durch 5 Pfettenringe aus I-Eisen. Die Natur - Aufnahmen, namentlich Abbildung S. 28 lassen auch die Tragkonstruktion des Daches erkennen.

Das Dach hat nur sein eigenes Gewicht, einen Teil der wagrechten Ueberdeckung der Außenräume der Kirche und an der Altarseite eine Essenverschleppung zu tragen. Schneelast brauchte nicht berücksichtigt zu werden, da die Dachneigung 50° überschreitet, dagegen

ist der Winddruck mit 130 kg/qm senkrecht getroffener Fläche in Rechnung gestellt. —



Längsschnitt.

## August Thiersch †. (Schluß.)



weimal hat das Verlangen, die klassischen Ueberreste griechischer Baukunst mit eigenen Augen zu sehen, Thiersch nach Griechenland geführt. Auch ein Teil der griechischen Inseln und Kleinasien wurden besucht, später die monumentalen Reste römischer Baukunst in Südfrankreich. Wahrhaft entsagungsvoll aber war die Bemühung um die Wiedergewinnung des alten Alexandria. Bei den dortigen Ausgrabungen der Ernst Sieglin - Expedition 1900/01 war August Thiersch in der Aufnahme der Architekturreste und ihrer Rekonstruktion der Löwenanteil, aber auch die Hauptlast zugefallen. Die ägyptische Sonne tat dazu ein übriges. Die wichtige Rekonstruktion des antiken Pharos, des berühmten ersten Leuchtturmes der Welt, wurzelt in diesem beschwerlichen Aufenthalt an Ort und Stelle.

Beinahe siebzigjährig, hat sich Thiersch vom Lehramt zurückgezogen. Ein Schritt, der von Vielen bedauert wurde, da dieser Lehrer zwar nicht die Gabe der fließenden Rede, wohl aber die der belehrenden Unterweisung in hohem Maße besaß, am glücklichsten im Zwiegespräch wie Sokrates. Dazu kamen seine liebenswürdige Mitteilbarkeit, seine gewinnende Geselligkeit und heitere Güte, durch die er die Jugend rasch und dauernd für sich gewann. Eine Generation von Privat- und Staats-Architekten ist aus seiner Schule hervorgegangen. Viele blieben ihm,

diesem Lehrer mit dem warmen lauterem Herzen, ihr Leben lang in treuer Anhänglichkeit und dankbarer Freundschaft verbunden. Seine Neigung zu demokratischer Volkstümlichkeit und seine natürliche Leutseligkeit wurden von dem einfachen Volk mit gleichem Vertrauen stets freudigst erwidert.

Aber wenn auch amtlich im Ruhestand, blieb Thiersch doch rastlos weiter tätig, so in einer großen Zahl von Arbeiten und Entwürfen für den Bayerischen Volkskunst-Verein, oder doch in dessen Sinn. Denn vielfach ging die Bemühung dieses ideal gesinnten und bis zur größten Selbstlosigkeit uneigennütigen Vorstands-Mitgliedes, der alte heimischen Bauweise durch ihre Heranziehung für moderne Aufgaben neues Leben einzuflößen, weit hinaus über das, was der Verein tatsächlich erreichen konnte. Schon früher einmal hatte Thiersch den gelungenen Versuch gewagt, für eine Berchtesgadener Pension eine Kaffeehalle in Gestalt eines etruskischen Tempels zu erbauen; jetzt versuchte er, ländliche Pensionen im Stil mykenischer Palastanlagen, ein großes Bad im Gebirge nach Art einer antiken Akropolis, elektrische Kraftstationen in ästhetischer versöhnender Gestalt ins Leben zu rufen. Bei dem großen Unternehmen der Aufnahme des deutschen Bauernhauses war ihm die Redaktion des Oberbayern behandelnden Teiles schon früher anvertraut worden.

Daneben vertiefte er sich in architekturgeschichtliche

Probleme aller Art, wobei er an den archäologischen Studien des einen seiner Söhne mit lebhaftestem, fast sich verzehrendem Eifer Anteil nahm. So beschäftigten ihn noch lange die schwierigen Wiederherstellungs-Versuche für das alte Alexandria, die Baugeschichte des Aphaia-Tempels auf Aegina und die Komposition seiner Giebelgruppen, des augusteischen Sieges-Denkmales bei Monaco, der antiken Synagogen in Galiläa, die keltischen und römischen Niederlassungen in Bayern — die Castra von Kempten und Eining hatte er früher schon aufgenommen —, endlich ganz zuletzt noch das älteste, vorgeschichtliche und römische Berchtesgaden. Von diesen

frieden geben konnte, die in immer erneuten Ueberprüfungen zu einer wahren Selbstquälerei und schließlichen Ermüdung führen mußte. Nur diese Gründlichkeit und Ehrlichkeit gegen sich selbst war es, die bei dem übergroßen Reichtum der Einfälle so manches Wertvolle am Fertigwerden bei ihm verhindert hat. Auch mit naturwissenschaftlichen Studien und Problemen beschäftigte er sich eingehend.

Einen großen Teil seiner letzten Lebensjahre hat Thiersch auf seinem Ruhesitz im schönen Berchtesgadener Land zugebracht. Immer noch zu fleißig am Reißbrett, begann er im Sommer 1915 zu kränkeln, zwei heftige Schlag-



Ansicht der Orgel.

Die neue Zions-Kirche in Dresden. Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

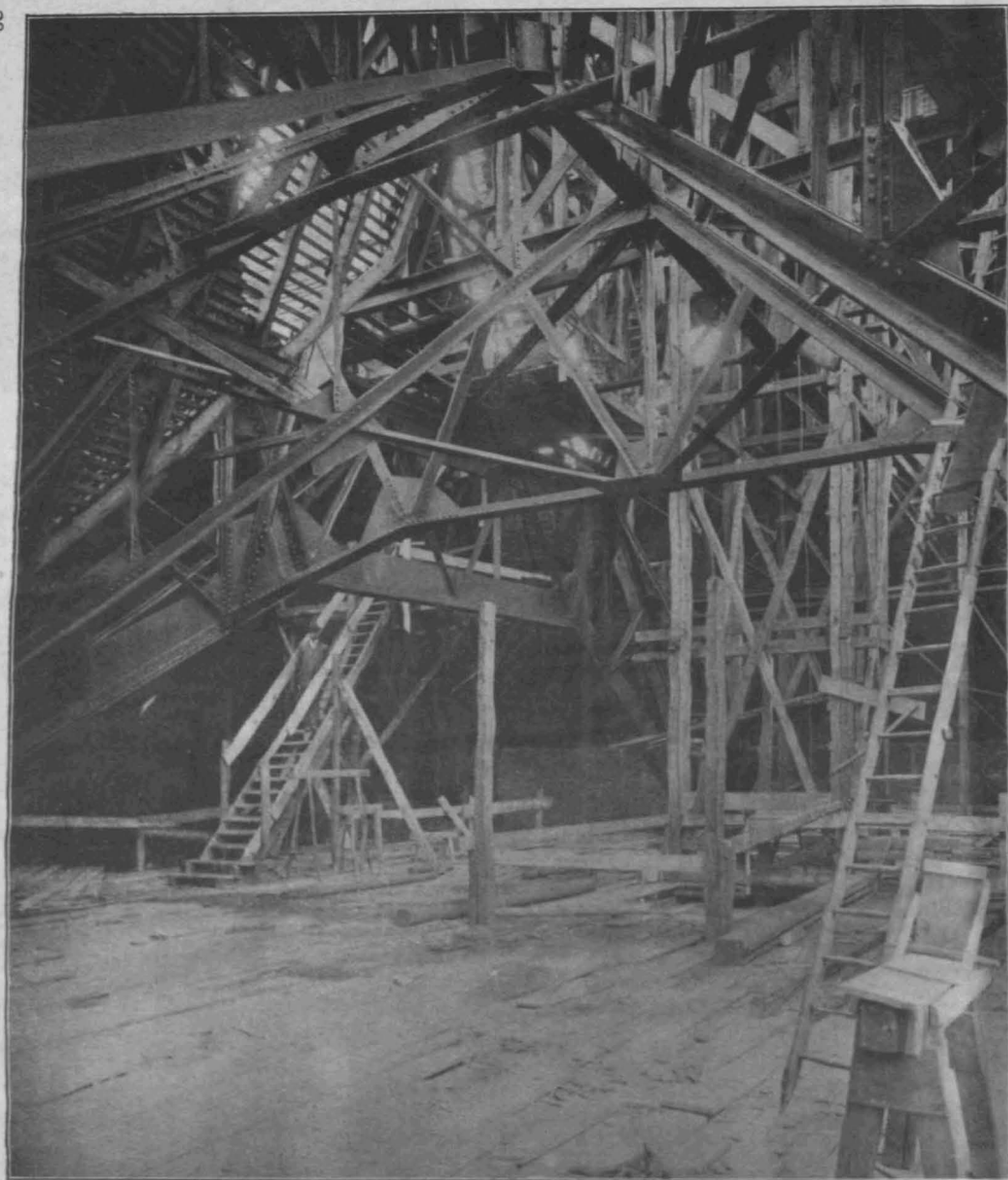
Arbeiten liegen eine verwirrend große Menge interessanter Blätter von seiner Hand vor, eine große Zahl unveröffentlichter Studien, die von dem Reichtum seiner schöpferischen und leicht schaffenden Phantasie Zeugnis geben.

Dieser Reichtum produktiver Gedanken, diese Vielseitigkeit der Ideen, in ihrer Fülle sich fast überstürzend, verbunden mit der Gründlichkeit des Durcharbeitens war sein väterliches und großväterliches Erbe. Freilich war oft bei ihm die eine Idee noch nicht zu Ende geführt, als sie schon von einer zweiten überholt wurde und diese wiederum von einer noch leuchtenderen dritten. Und doch war es nur eine sehr große künstlerische Gewissenhaftigkeit, die sich mit keiner als eben nur der besten Lösung zu-

anfälle warfen ihn jäh nieder; noch einmal erholte er sich erstaunlich rasch und gut. Aber der Krieg mit seinen düsteren Wolken und wirtschaftlichen Erschwerungen lag schwer auf dem sonst so widerstandsfähigen Mann. Die Aerzte rieten ihm, Erholung und Kräftigung in der Schweiz zu suchen. So fand er Aufnahme und Pflege im Hause seiner jüngsten Schwester in Zürich. Doch gleich nach der Ankunft hier, am 6. Dezember 1916, hatten ihn neue Schlaganfälle an den Rand des Grabes gebracht. Er sah noch einmal mit großen Augen in die brennenden Lichter des Weihnachts-Baumes und lauschte auf die Weihnachts-Lieder, ja versuchte sie sogar leise mitzusingen.

Wie alle künstlerischen Naturen hatte August Thiersch



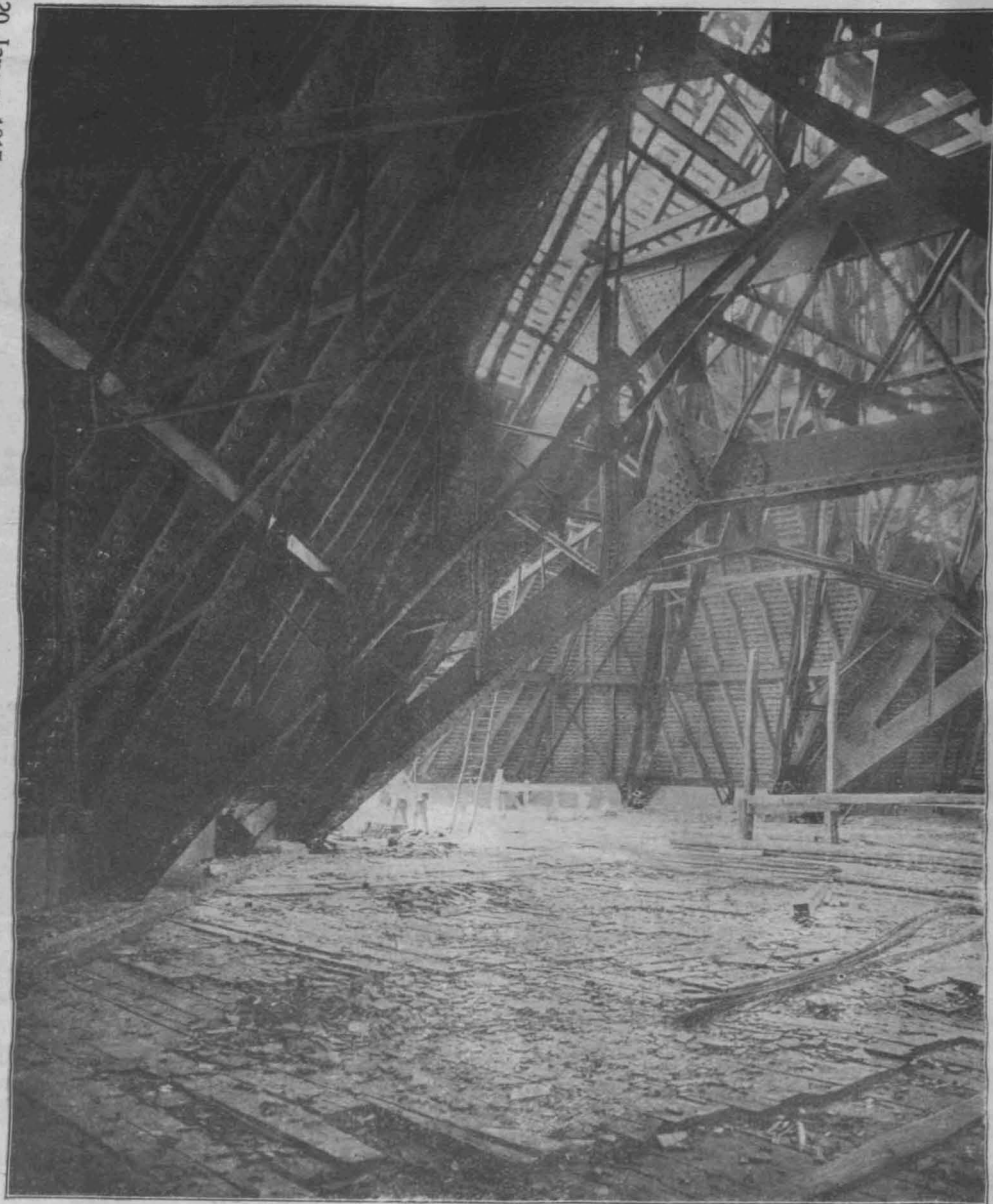


Blick in die Dach-Konstruktion in der Richtung der Hauptachse.

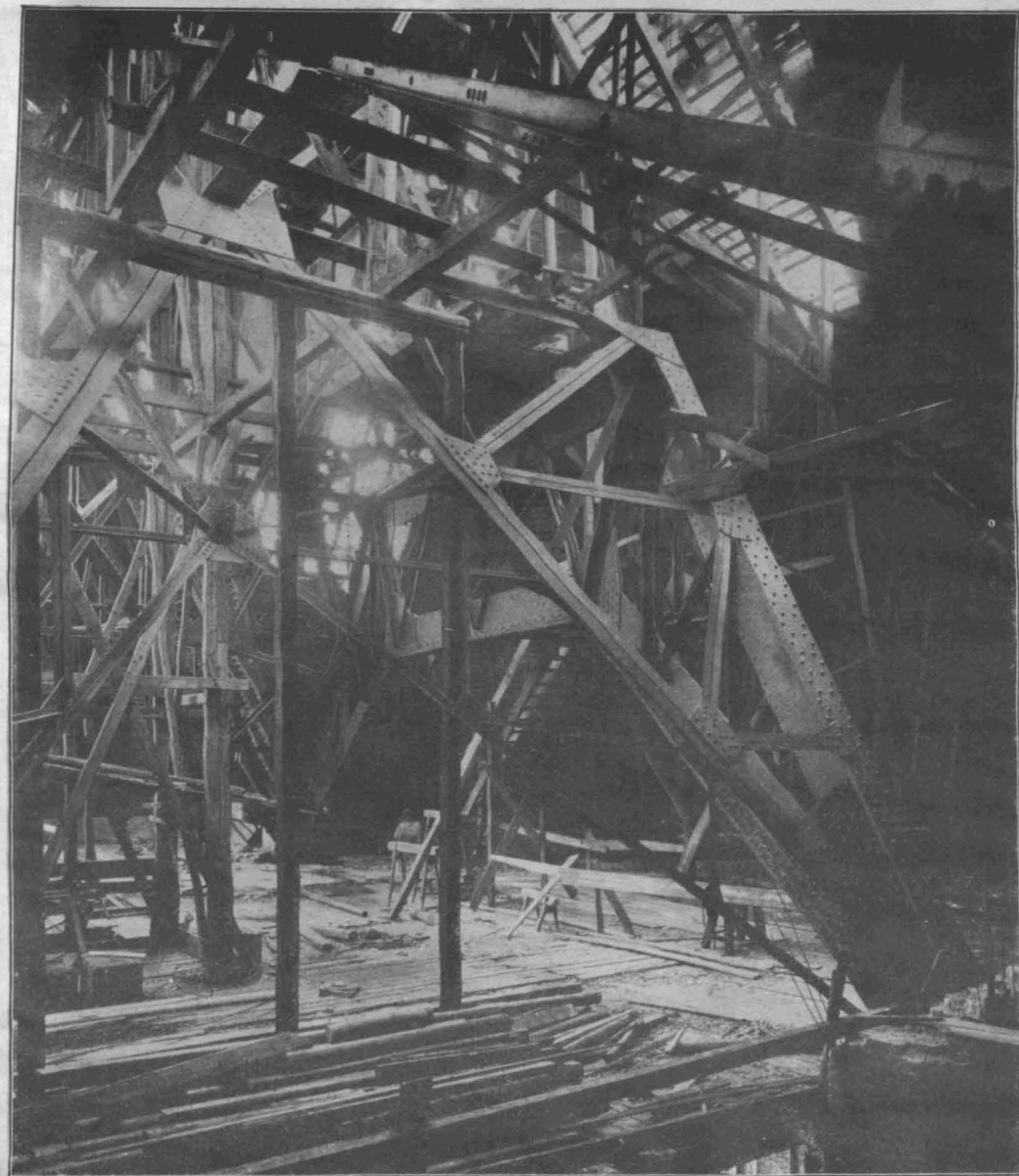


Blick gegen die Tragkonstruktion des Turm-Unterbaues.

Die neue Zions-Kirche in Dresden. Eisenkonstruktion des Turm-Unterbaues und des Daches. Ausführung: Gebr. Barnewitz in Dresden.



Blick in die Dach-Konstruktion quer zur Richtung der Hauptachse.



Blick gegen die Querversteifung der Träger des Turm-Unterbaues.

Die neue Zions-Kirche in Dresden. Eisenkonstruktion des Turm-Unterbaues und des Daches. Ausführung: Gebr. Barnewitz in Dresden.



etwas von weiblicher Zartheit und fast schüchterner Zurückhaltung. Mancher Andere hätte mit seinen Gaben mehr aus sich zu machen und einen größeren Wirkungskreis sich zu verschaffen gewußt. Aber Drängen und

Stürmen lagen ihm fern. Er war keine Kampfnatur, sondern ein friedlicher Geist. Wie ein stiller ruhiger Wasserspiegel fing er in seiner empfänglich gestalteten Seele auf, was aus einer höheren Welt sich ihm an Schönheit zeigte. —

## Vorschriften über die Aufstellung von Gas-Heiz- und Koch-Vorrichtungen.



Der Polizei-Präsident von Berlin hat mit Verfügung vom 15. November 1916 Vorschriften über Aufstellung von Gas-Heiz- und Koch-Vorrichtungen erlassen, die für weitere Kreise von Bedeutung sein dürften und die wir daher nachstehend zur Wiedergabe bringen:

1. Gasheiz-Vorrichtungen, wie Badeöfen, Oefen, Wasser-Erhitzer usw. und Kochherde, die ihren Standort nicht zu wechseln brauchen, sind durch feste und gasdichte Rohrleitungen an die Gasleitungen anzuschließen. Zu kleinen versetzbaren Heiz- und Koch-Vorrichtungen kann das Gas durch Gelenkrohre und Schläuche geleitet werden, wenn vor ihnen in der festen Leitung ein Abschlußhahn, der bei Abstellung der Heizung geschlossen werden muß, angebracht ist und die Enden der Schläuche auf den Schlauchtüllen durch Schellen, Klammern oder ähnliche Vorrichtungen gegen Abrutschen gesichert sind.

2. Die Abgase von Gasheizöfen, Badeöfen, Wasser-Erhitzern einschl. der Wasserautomaten und von solchen Kochherden, die nicht nur vorübergehend (stundenweise) benutzt werden, müssen von der Verbrennungsstelle nach außen abgeleitet werden. Bei Küchenherden, die nur stundenweise benutzt werden, bedarf es einer Ableitung nicht, sofern der Rauminhalt der Küche wenigstens das 20fache des stündlichen höchsten Gasverbrauches beträgt. Diese Bestimmung stützt sich auf die hygienische Forderung, daß ein Kohlensäure-Gehalt der Luft von 0,4% bei vorübergehender also stundenweiser Benutzung des Raumes (bei dauernder 0,15%) nicht überschritten werden darf, ferner daß der höchste Gasverbrauch nur während des Ankochens stattfindet, der tatsächliche durchschnittliche dagegen nur  $\frac{1}{3}$  beträgt und daß mit einem einmaligen stündlichen natürlichen Luftwechsel gerechnet werden kann. Da 1 cbm Gas  $\frac{1}{2}$  cbm Kohlensäure ergibt, kommt  $\frac{1}{2} \cdot \frac{1}{3} \cdot 1 = \frac{1}{6}$  cbm = 0,08 cbm Kohlensäure in Betracht, d. i. = 0,4% · 20 cbm Luftraum. Ist bei solchen Herden die Ableitung eines Teiles der Abgase vorgesehen, z. B. der Bratöfen, so genügt es, wenn für den verbleibenden Teil des Gasverbrauches der 20fache Luftraum vorhanden ist. Der höchste stündliche Gasverbrauch kann hierbei entweder nach an den Herden einwandfrei angebrachten Angaben oder nach der Weite des Gaszuleitungsrohres wie folgt angenommen werden:

Weite des Gasrohres lichter Durch- messer mm	Quer- schnitt qmm	Stünd- licher Gas- verbrauch in cbm	Erforder- licher Luftraum in cbm	Weite des Abzugsrohres qcm	Ø in cm
10	78	0,2	4,0	14	5
13	133	0,6	12,0	27	6
16	201	1,2	24,0	40	8
20	314	2,0	40,0*)	63	9
25	491	3,8	78,0	98	12
32	804	7,5	150,0	161	15
40	1257	12,0	240,0	251	17
50	1963	27,0	540,0	393	22

Ausnahmsweise kann bei nachträglicher Aufstellung auch für Gasheizöfen von der Ableitung der Abgase abgesehen werden, wenn der stündliche Gasverbrauch höchstens 0,6 cbm beträgt und der Raum nicht kleiner als etwa 40 cbm ist.

\*) Bei Küchen gewöhnlicher Größe von rd. 40 cbm Luftraum ist sonach eine Gaszuleitung von 20 mm Durchm. oder ein stündlicher höchster Gasverbrauch von 2 cbm ohne weiteres zulässig.

### Tote.

Otto Back †. Der in diesen Tagen unerwartet gestorbene frühere Unterstaatssekretär von Elsaß-Lothringen und Altbürgermeister von Straßburg Karl August Albert Otto Back war einer jener großen Bürgermeister, denen verschiedene deutsche Städte einen überraschenden Aufschwung verdanken, weil sie es verstanden, die Baukunst in den Dienst der Stadtentwicklung zu stellen. In dieser Bedeutung steht der 1834 im Kreis Simmern in der Rhein-Provinz geborene Otto Back neben Franz Adickes-Frankfurt a. M., Karl Lueger-Wien, Wagner-Ulm und anderen Führern städtischer Entwicklung, die mit weitem Blick erkannten, daß eine blühende städtische Entwicklung sich auf große bauliche Unternehmungen stützen müsse. Als

3. Bei größeren Herden, die ihrer Bauart nach eine Ableitung der Abgase von der Verbrennungsstelle nicht ermöglichen, namentlich solchen, die, um von allen Seiten zugänglich zu sein, mitten im Raum stehen, kann in einzelnen Fällen die Aufstellung ohne Ableitung der Abgase zugelassen werden, wenn entweder eine über den ganzen Herd reichende Dunsthaube mit wirksamer Abführung nach außen angebracht oder eine künstliche Lüftung des Raumes eingerichtet wird, die dafür Gewähr bietet, daß bei nur stundenweiser Benutzung des Herdes die bei der Gasverbrennung erzeugte Kohlensäure nicht mehr als 0,4% und bei anhaltender Benutzung nicht mehr als 0,15% der Raumluft ausmacht.

4. Die Ableitung der Abgase kann entweder innerhalb des Stockwerkes unmittelbar ins Freie oder über oder bis zum Dach erfolgen. Im ersteren Fall sind dichte Metallrohre zulässig, die zur Erhöhung des Auftriebes zunächst senkrecht möglichst bis unter die Decke des Raumes zu führen sind; die Ausmündung im Freien darf nicht unmittelbar unter Fenstern liegen. Bei Ableitung über Dach dürfen weder besteigbare Schornsteine noch solche benutzt werden, an die bereits Heizstellen für Kohlen- und dergleichen Feuerungen angeschlossen sind. Die Abzugsrohre sind aus im Mauerwerk liegenden glasierten Ton- oder Gußeisenrohren mit aufwärts gerichteten Muffen oder aus besonderen Betonrohrsteinen herzustellen, sie dürfen nicht zu weit sein, sondern sollen etwa den 20fachen Querschnitt der Gaszuleitungsrohre der angeschlossenen Koch- und Heizvorrichtungen haben. An ihrem unteren Ende müssen die Abzugsrohre Vorrichtungen zum Auffangen des Niederschlagwassers erhalten. In demselben Geschosß dürfen Gasheiz- und Kochvorrichtungen gemeinsame Ableitungsrohre erhalten.

Die baupolizeilichen Vorschriften über Schornsteine finden auf die Abzugsrohre der Gaskoch- oder Heiz-Vorrichtungen nicht Anwendung. Die Rohre müssen gasdicht und wasserundurchlässig sein, sie brauchen aber nicht bis über Dach geführt zu werden, sondern dürfen im Dachgeschoß in einen feuersicher abgeschlossenen, nach außen entlüftbaren Raum münden.

Sollen in vorhandenen Gebäuden nachträglich Gaskoch- oder Heiz-Vorrichtungen aufgestellt werden, so kann die Ableitung der Abgase über Dach auch durch freiliegende gußeiserne Rohre (schottische Rohre) mit aufwärts gerichteten Muffen gestattet werden, für deren Durchführung durch Decken Ueberschuhrohre und sonstige Sicherungen gefordert werden können. Freiliegende Abzugsrohre sind in kalten Räumen mit Wärmeschutz und am unteren Ende mit Auffang-Vorrichtungen für Niederschlagwasser zu versehen.

Ausmündungen der Abzugsrohre ins Freie sind mit Windschutzkappen zu überdecken; bei ungünstiger Lage der Ausmündungen sind außerdem zur Unschädlichmachung der Windstöße in senkrechten Strecken der inneren Abzugsleitung Rohrunterbrecher anzubringen. Derartige Unterbrecher können auch bei solchen Gasheiz-Vorrichtungen gefordert werden, deren Flammen ihrer Lage nach leicht durch Windstoß auf die Abzugsleitung zum Verlöschen gebracht werden können.

5. Alle Räume, in denen Badeöfen, Wasser-Erhitzer oder größere Kochherde aufgestellt werden, müssen mit Lüftungsrohren (Wrasenrohren) über Dach in Verbindung stehen oder Lüftungs-Vorrichtungen in den Fenstern (Kipplügel) erhalten, bei ersteren muß zudem eine dauernde Frischluft-Zuführung gesichert sein. —

Otto Back nach dem deutsch-französischen Krieg 1873 als Regierungs-Kommissar zum Bürgermeister von Straßburg ernannt wurde, fand er die schwierigsten Verhältnisse vor. In siebenjähriger Tätigkeit legte er den Grund zu einer Entwicklung, die aus der stillen französischen Provinzialstadt, die Straßburg unter der französischen Herrschaft geblieben war, die Hauptstadt Südwest-Deutschlands machte. Er selbst hat das in einer Schrift: „Aus Straßburgs jüngster Vergangenheit“ geschildert. Seine Mittel waren der Wiederaufbau nach der Beschädigung, die Anlage einer Wasserleitung, die Verbesserung der Verkehrs-Verhältnisse durch Straßenbauten und Anlage einer Straßenbahn. Vor allem aber nahm er den Gedanken einer Stadterweiterung auf und verfolgte ihn mit zäher Aus-

dauer. August Orth in Berlin wurde damals zur Verfassung eines umfassenden Stadterweiterungs-Planes veranlaßt. Mit diesen Arbeiten weckte er wieder die Initiative der Bürgerschaft und verscheuchte den auf dieser seit dem Krieg lastenden Druck.

Drei Mal war Back Bürgermeister von Straßburg und was er in 27jähriger Tätigkeit für das Gemeinwesen getan, zeigt die heutige Blüte der Stadt, die sich auf die Grundlagen stützt, die Back einst geschaffen hatte. 1895 rief er eine Gewerbe- und Industrie-Ausstellung ins Leben und förderte damit Handel und Verkehr. Mit weitem Blick betrieb er gegen manche Widerstände die Anlage eines Ill-Rheinhafens, um Straßburg mit dem Wasserverkehr des Rheines zu verbinden. Neben anderen Schulen begründete er eine Kunstgewerbeschule und berief an ihre Spitze Anton Seder. Durch eine Technische Schule gab er den technischen Betrieben der Stadt die erwünschte Stütze. Auch die Gründung eines städtischen Kunstgewerbe-Museums geht auf seine rastlose, weitschauende Tätigkeit zurück. Durch Anlage einer Kanalisation verbesserte er die gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt. Die enge Innenstadt suchte er zu gesunden und für die vermehrte Arbeiterschaft infolge des Aufschwunges der Industrie schuf er gesunde Wohnstätten. Auch an der Wiederherstellung der alten Baudenkmäler der Stadt war er lebhaft beteiligt; so ist die Wiederherstellung von Jung St. Peter durch Karl Schäfer sein Werk. Sein größtes und bedeutendstes Werk jedoch ist die Schaffung der Grundlagen für den Durchbruch der Altstadt und die Anlage einer durchgehenden Verkehrs-Verbindung vom Kleber-Platz bis zum Metzger-Tor. Mußte hier auch viel von der alten Eigenart Straßburgs geopfert werden, so überragen doch die wirtschaftlichen Ergebnisse und die Besserung der Verkehrsverhältnisse die Gefühlswerte. Es konnte nicht ausbleiben, daß bei diesen Erfolgen auch andere Städte Back für sich zu gewinnen versuchten, z. B. Frankfurt a. M. nach der Ernennung Miquels zum Minister. Jedoch Back blieb der Stadt seiner erfolgreichsten Tätigkeit treu und starb auch in ihr im Alter von 83 Jahren. —

### Vermischtes.

**Oeffentliche Vorträge im kgl. Kunstgewerbe-Museum in Berlin** in den Monaten Januar und Februar 1917 behandeln 1. „Der Anteil der Frau am deutschen Kunstgewerbe“, ein Thema, über das Geh. Reg.-Rat Dr. Peter Jessen an 6 Abenden, Montags von 8 $\frac{1}{2}$ –9 $\frac{1}{2}$  Uhr, zum ersten Mal am 22. Januar, sprechen wird; sowie „Zerfall und Erhaltung von Kunst- und Kultur-Denkmalern“; hierüber spricht Prof. Dr. Friedrich Rathgen in gleichfalls 6 Vorträgen Freitags, abends von 8 $\frac{1}{2}$ –9 $\frac{1}{2}$  Uhr, am 26. Januar 1917 beginnend. —

**Bauten-Prüfstelle.** Im technischen Stab des Kriegsamtes ist eine Gruppe T1 für „Fabrikanlagen“ unter Prof. Dr. Ing. Gehler errichtet worden. Bei den Verhandlungen mit den beteiligten Staatsämtern stellte sich die Notwendigkeit heraus, dieses Referat allgemein auf das Bauwesen auszudehnen und ihm eine „Bauten-Prüfstelle“ anzugliedern.

Die Aufgabe der „Bauten-Prüfstelle“ besteht darin, in Betracht der vielfachen unerwarteten Schwierigkeiten bei der Ausführung der Kriegsbauten helfend und fördernd zu wirken, vor allem aber die als am dringendsten vereinbarten Bauten besonders zu unterstützen.

Diesen Zweck erreicht sie in Verbindung mit den Dienststellen der Kriegs-Rohstoff-Abteilung, denen die Hebung der Erzeugung und die Verteilung der drei wichtigsten Baustoffe Eisen, Zement und Holz, obliegt und zwar: der bereits bestehenden Rohstahl-Ausgleichsstelle, der in den letzten Tagen neu begründeten Zement-Ausgleichsstelle und der Sektion Holz. In Verbindung mit den maßgebenden Staatsämtern beschafft die Bauten-Prüfstelle sämtliche Unterlagen, die erforderlich sind, um die Zuteilung der Baustoffe zusammen mit den drei genannten Dienststellen der Kriegs-Rohstoff-Abteilung durchzuführen.

Die „Bauten-Prüfstelle“ gliedert sich in die Abteilungen für Eisenbauten (Oblt. Kögler) und für Beton- und Eisenbetonbauten (Oblt. Schulz). —

**Technische Stadträte und badische Verfassung.** In der Sitzung des Mannheimer Bürger-Ausschusses vom 28. Dez. 1916 stand ein Ortsstatut über die Stellvertretung der Bürgermeister in Frage. Bei der Beratung wurde auch der Wunsch ausgesprochen, daß in Zukunft bei einer solchen Besetzung auch einmal ein Techniker in den Stadtrat gewählt werden möge und man halte hierzu die Amtsvorstände der dortigen technischen Ämter für geeignet. Von der Gewohnheit, immer nur Juristen zu wählen, müsse einmal abgekommen werden. Die Frage, in

einen Stadtrat nicht nur Juristen, sondern auch Techniker zu wählen, sei eine alte Frage und von der Bürgerschaft schon längst erstrebt worden. Oberbürgermeister Dr. Kutzer erwiderte darauf, daß es eine Umgruppierung der Verwaltung bedeuten würde, wolle man anstelle des 1. Bürgermeisters Ritter, für welchen die Vertretung in Frage stand, einen Techniker in den Stadtrat wählen. Er sei im Uebrigen gleichfalls der Ansicht, daß man einen Techniker an verantwortlicher Stelle im Stadtrat haben solle, aber die Frage, in wie weit das die badische Verfassung zulasse, wolle er offen lassen. Es ist uns schon von badischen Fachgenossen wiederholt bemerkt worden, daß die Bestimmungen der badischen Städte-Ordnung es verhindern, den Technikern in den städtischen Verwaltungen die Stellung zu geben, die der Bedeutung ihrer Tätigkeit im Wirtschaftsleben der Stadt entspricht. Da scheint sich denn für die badischen Techniker die Pflicht zu ergeben, für eine Abänderung der badischen Städte-Ordnung beim badischen Landtag einzutreten. —

**Die Wagen der A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen—Neukölln** zu Berlin weichen wesentlich von den bisherigen Wagen der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft und auch in manchen Beziehungen von denjenigen der städtischen Nordsüdbahn\*) ab. Wie wir den A. E. G.-Mitteilungen 1917 No. 1 entnehmen, sind ihre Wagenkasten ganz in Eisen hergestellt, wodurch die Sicherheit der Reisen erhöht und das Gewicht sogar noch etwas vermindert wird. Sie erhalten 13,55 m Länge des Wagenkastens bei 2,55 m Breite, 14 m Länge zwischen den Puffern. Sie besitzen 2 je zweiachsige Drehgestelle von 2,46 m Radstand, 8,8 m Abstand der Stützpunkte. Ihr Leergewicht ist 31,2 t. Sie erhalten 4 Schiebetüren an beiden Seiten und sind wie die Wagen der Nordsüd-Schnellbahn nach dem Abteil System gebaut mit Verbindung der einzelnen Abteile, die hier aber nicht durch einen geradlinigen Mittelgang, sondern durch abwechselnd an der einen oder anderen Seite liegende Durchgänge erreicht ist. Jeder Tür liegt unmittelbar eine Doppelbank gegenüber. Man erwartet von dieser Anordnung eine noch raschere Verteilung der Fahrgäste im Wagen-Innenen auch bei stärkstem Andrang. Die Zahl der Fahrgäste, die jeder Wagen mitnehmen kann, ist sehr erheblich und übertrifft mit 145 auch noch die Fassungskraft der Wagen der Nordsüd-Schnellbahn. Davon sind jedoch nur 41 Sitzplätze, die für den schwächeren Verkehr ausreichen, 104 Stehplätze. Die auf Kugellagern laufenden Türen werden, wie bei den Wagen der Nordsüd-Schnellbahn, automatisch vom Führerstand aus geschlossen und der Antrieb ist wie dort so angeordnet, daß auch ein Schließen und Oeffnen der einzelnen Tür von Hand möglich und ein Einklemmen der Fahrgäste vermieden wird. Die Wagen führen, wie bei der Nordsüd-Schnellbahn, um ein möglichst rasches Einsteigen zu sichern, nur eine einzige Klasse. Die Stromentnahme erfolgt in ähnlicher Weise wie bei der städtischen Bahn durch Gleitschuh auf der Unterseite der dritten Stromschiene, sodaß die Oberseite also gegen Berührung sicher abgedeckt werden kann. —

### Chronik.

Zum Bau eines Hallen-Schwimmbades in Lübeck hat der Senator Possehl, dem Lübeck bereits eine Reihe von großen Stiftungen verdankt, 1 Million M. gestiftet. —

**Erweiterung des städt. Grundbesitzes in Halle a. S.** Nach Mitteilungen der Tagespresse hat der Magistrat soeben beschlossen, die an der Saale gelegene Vorburg Giebichenstein nebst der früheren Domäne Seeben für 4,45 Mill. M. zu erwerben, teils um das Gelände der Bebauung zu erschließen, teils um dort eine Hafenanlage zu schaffen im Hinblick auf die Fortführung des Mittelland-Kanales zur Elbe und die damit zusammenhängenden Verbesserungen des Wasserverkehrs, die auch Halle a. S. zugute kommen würden. —

Eine neue Donau-Brücke bei Pöchlarn ist durch das österreichische Eisenbahn-Ministerium geplant. Die Brücke wird die an jener Stelle breite Donau zwischen Klein- und Groß-Pöchlarn überschreiten und eine Verbindung herstellen mit der im Erlaf-Tal nach Mariazell ziehenden Bahn. Um den Brückenbau bewerben sich außer Pöchlarn auch die Städte Melk, Ybbs und Grein, und es ist neben dem Pöchlarn Plan auch ein Brückenbau Ybbs-Persenbeug in Beratung gezogen, doch dürften die örtlichen Verhältnisse mehr für Pöchlarn sprechen, denn neben dem Erlaf-Tal würde durch den Brückenbau auch das nördlich der Donau gelegene Weiten-Tal mit Weiten dem Verkehr näher gebracht. —

**Weser—Werra—Main-Verbindung.** Der Weser—Werra—Main-Kanal-Verein erstrebt eine Verbindung des Verkehrsgebietes von Weser und Werra einerseits mit dem Main andererseits, wozu Zuschüsse Preußens und der thüringischen Staaten geleistet würden. Die Wasserverbindung soll über Bamberg geleitet werden, dem alsdann eine einflußreiche Rolle für dieses Wasserstraßen-Gebiet zufallen würde. —

\*) Vergleiche Deutsche Bauzeitung, Jahrg. 1916, S. 551.





## Die Verleihung des im Völker-



## Eisernen Kreuzes Krieg 1914-17

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende  
Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

### I. Klasse. (Fortsetzung).

Rudolf Anders, Dipl.-Ingenieur von Geislingen.  
Paul Appel, Dipl.-Ingenieur von Kiel.  
Fritz Bausch, Dipl.-Ingenieur aus Kempen.  
Otto Asal, Architekt von Todtnau.  
Ernst Becker, Cand. arch. von Niederrad.  
Willi Below, Reg.-Baumeister in Husum.  
Karl Benckendorff, Ingenieur der Siemens-Schuckert-Werke  
in Berlin.  
Werner Blumenau, Dipl.-Ingenieur von Kiel.  
Anton Böttcher, Zivil-Ingenieur in Hamburg.  
Richard Buchholz, Baurat in Stettin.  
Emil Caesar, Reg.- u. Brl., Mitgl. der kais. Gen.-Dir. der  
Eisenbahnen in Straßburg i. E.  
Karl Doll, Architekt aus Simmern, Hunsrück.  
Reinhold Dopfer, Dipl.-Ingenieur von Wasseralfingen.  
Martin Ebersbach, Reg.-Bmstr., städt. Ob.-Ing. in Zwickau.  
Konrad Ehrlich, Architekt von Hagen i. W.  
Kurt Wilh. Eichler, Bauamtmann in Annaberg.  
Otto Eitel, Reg.-Baumeister in Sigmaringen.  
Emil Erbe, Reg.-Baumeister in Köln-Ehrenfeld.  
Ernst Gerhardt, Landbauinspektor in Charlottenburg.  
Gockisch, Dipl.-Ing. bei der Hoch- und Untergrundbahn in  
Berlin.  
Ernst Haardt, Reg.-Bmstr. beim Bauamt für die Aller-Kanali-  
sierung in Celle.  
Konrad Haberland, Reg.-Baumeister in Cassel.  
A. Haiblen, Dipl.-Ingenieur von Tuttlingen.  
Karl Heller, Reg.-Baumeister in Berlin.  
C. Hockelmann, Gewerbe-Inspektor in Wetzlar.  
Heinrich Höpfer, Reg.-Bauführer von Nauen.  
Karl Hübener, Dipl.-Ingenieur von Kiel.  
Peter de Jonge, Reg.-Baumeister in Göttingen.  
Karl Kettenbach, Dr.-Ing. aus Stuttgart.  
Kurt Kleiber, Dipl.-Ingenieur von Insterburg.  
Emil Klein, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Baugewerkschule  
in Nienburg a. W.  
Wilhelm Kraus, Reg.-Baumeister in Darmstadt.  
Friedrich Krause, Geh. Ob.-Brl., vortr. Rat im Min. der öff.  
Arb. in Berlin.  
Nik. Kuhn, Eisenbahn-Landmesser aus Trier.  
Max Kumbier, Geh. Brl., vortr. Rat im Min. der öff. Arb. in  
Berlin.  
Siegfried Kurzmann, Bauamtmann in Rosenheim.  
Werner Langen, Dipl.-Ingenieur von Grevenbroich.  
Jos. Leppelmann, Reg.-Baumeister aus Münster i. W.  
Ernst Linde, Stadtbauinspektor in Kiel.  
Adolf Mankel, Reg.-Landmesser aus Weilburg.  
Viktor Masur, Reg.-Bmstr., Vorst. des Schloßbauamtes in  
Königsberg in Pr.  
Otto Müller, Dr.-Ing., Bauamtmann in Dresden.  
Kurt Musmann, Reg.-Baumeister von Dorsten a. Lippe.  
Alfred Otto, Reg.-Baumeister von Rabenau.  
Rom, Stadtlandmesser zu Köln a. Rhein.  
Georg Schrauff, Dr.-Ing., Ob.-Ingenieur in Köln-Deutz.  
Gustav Schröder, Ingenieur in Hamburg.  
Fritz Schultz-Heckendorf, Architekt in Berlin.

Eugen Schulz, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Baugewerk-  
schule in Stettin.  
G. Schulze, Fin.- u. Brl. im hochbautechn. Büro des Fin.-Min.  
in Dresden.  
Max Theophil, Architekt von Neu-Isenburg.  
Otto Trommer, Ingenieur von Werdau.  
Völpel, Reg.-Baumeister aus Weilmünster (oder Frankfurt-  
Rödelheim).  
Wagner, Bauinspektor von Karlsruhe i. B.  
Ludwig Wiener, Reg.-Bauführer von Darmstadt.  
Walter Wiskott, Reg.-Baumeister aus Nassau.  
M. Wolf, Ing., Oberlehrer an der Baugewerkschule in Buxtehude.  
Paul Wolff, Reg.-Baumeister in Danzig-Neufahrwasser.  
Hans Zinzer, Ingenieur von Mannheim.

### Das Eiserne Kreuz II. Kl. am weißen Band mit schwarzer Einfassung.

Richard Beetz, Geh. Brl., Int.- u. Brl. bei der Int. des I. Armee-  
korps in München.  
Hans v. Bredauer, Min.-Dir. im Staatsmin. für Verkehrs-An-  
gelegenheiten in München.  
August Kleyla, Geh. Brl., Ob.-Ing. der Insp. der Techn. Institute  
in München.  
Dr. F. R. Ulbricht, Dr.-Ing., Präsi. der Gen.-Dir. der sächs.  
Staatsbahnen.  
August Winter, Geh. Brl., Int.- u. Brl. im Kriegsmin. in München.  
Georg Zeiser, Geh. Brl., Int.- u. Brl. bei der Int. des I. Armee-  
korps in München.

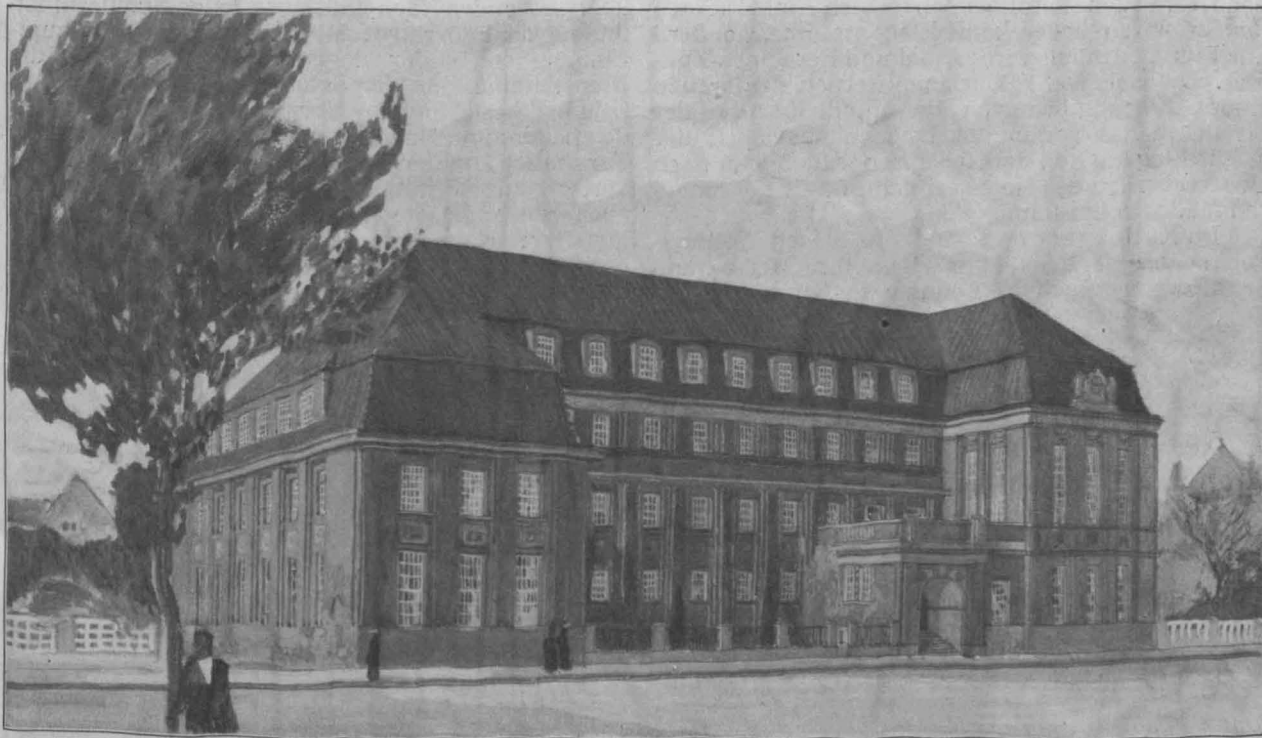
### Fortsetzung der Liste der Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Klasse.

Peter Abrahams, Reg.-Baumeister in Siegen.  
Hugo Arnous, Reg.-Baumeister in Landsberg a. W.  
Erich Auerbach, Dipl.-Ingenieur in Elberfeld.  
Hans C. Bachmann, Reg.-Bauführer in Berlin.  
Heinrich Bamberger, Arch., Dipl.-Ing., Oberlehrer an der  
Baugewerkschule in Eckernförde.  
Ernst Bauspieß, Reg.-Baumeister in Magdeburg.  
Walter Bergemann, Reg.-Bauführer aus Berlin.  
Willi Berger, Architekt von Saarbrücken.  
Karl Biebrach, Reg.-Baumeister in Danzig.  
Eduard Bluhm, Arch., Reg.-Bmstr. a. D., Gewerbe-Schulrat,  
Dir. der Baugewerkschule in Erfurt.  
Karl Böckemann, Marine-Baurat in Kiel.  
Böttner, Dipl.-Ing. bei der Baudir. für die Landesanstalten in  
Dresden.  
Wilhelm Bollmann, Reg.-Bauführer von Hannover.  
August Boos, Reg.-Bauführer in Iserlohn.  
Hermann Boost, Geh. Reg.-Rat, Prof. an der Techn. Hochschule  
in Berlin.  
Ernst Braun, Dr.-Ing., Prof. an der Techn. Hochschule in  
Darmstadt.  
Georg Braun, Reg.-Baumeister in Fürstenwalde a. d. Spree.  
Bruckwilder, Dipl.-Ingenieur von Köln.  
Wilhelm Burger, Ob.-Baurat in Stuttgart.  
Rudolf Burk, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.  
Richard Bubbers, Reg.-Bauführer von Frankfurt a. O.  
Otto Caracciola, Ingenieur von Köln a. Rhein.  
Johannes Carstens, Architekt in Flensburg.  
Oskar Christ, Reg.-Bmstr., Lehrer an der Baugewerkschule in  
Görlitz.  
Adolf Cornelius, Reg.- u. Baurat in Opladen.  
Ferdinand Dabelow, Reg.-Bauführer beim Hochbauamt VI in  
Berlin.  
Daiber, Dipl.-Ing., Lehrer an der gewerbli. Fortbildungsschule  
in Oberhausen.  
Kurt H. Dammann, Dipl.-Ingenieur in Hamburg.  
Karl Dietz, Reg.-Bauführer von Wesel.  
Gustav Doerner, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Baugewerk-  
schule in Kattowitz.  
Erwin Eberle, Direktionsrat in Nürnberg.  
Wilhelm Eberle, Architekt aus Rintheim bei Karlsruhe.  
Hans Ehm, Architekt in Hamburg.  
Leopold Ehrenberg, Reg.-Baumeister in Rendsburg.  
Erichsen, Ingenieur von Hamburg.  
Fritz Eisler, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.  
Berthold Engeroff, Dipl.-Ing., Reg.-Bflr. in Süderstapel.  
Robert Ensinger, Reg.-Bmstr. a. D., Oberlehrer an der Bau-  
gewerkschule in Cassel.  
Peter Esser, Reg.-Baumeister von Köln in Luxemburg.  
Theodor Cuno Feuerstein, Dipl.-Ing., Prof., Oberlehrer an der  
Baugewerkschule in Aachen.  
Firnhaber, Ingenieur von Flensburg.  
Christian Fischer, Architekt in Köln-Nippes.  
A. Flachs, Baurat in Dresden.  
Johs. Fleck, Reg.-Baumeister in Celle.  
Joseph Franke, Dipl.-Ingenieur von Bremen.  
Franke, Reg.-Bauführer von Dresden.  
Walter Franke, Stud. der Ingenieur-Wissenschaften.  
Emil Frey, Architekt aus Berlin.  
Dr. Emil Friedrich, Reg.- u. Brl. beim Polizei-Präsi. in Berlin.  
Hans Fürstenau, Stud. der Ingenieur-Wissenschaften von  
Charlottenburg.

Inhalt: Die neue Zions-Kirche in Dresden. (Schluß.) — August  
Thiersch f. (Schluß.) — Vorschriften über die Aufstellung von Gas-Heiz-  
und Koch-Vorrichtungen. — Tote. — Vermischtes. — Chronik. — Die  
Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerring 1914-17. —

### Bildbeilage: Die neue Zions-Kirche in Dresden.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 7. BERLIN, DEN 24. JANUAR 1917.

## Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

Erbaut vom Hochbauamt I in Bremen. Hierzu die mit No. 8 folgende Bildbeilage und die Abbildungen S. 35.

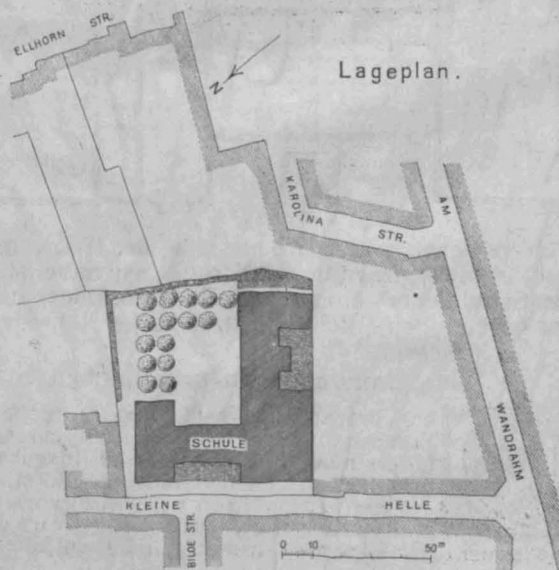


ie in den Kriegsjahren 1914-16 erbaute städtische höhere Mädchenschule beansprucht unter den zahlreichen neuen bremischen Schulen insofern besondere Beachtung, als mit ihrer Eröffnung ein Ereignis von weit tragender Bedeutung für das Mädchen - Schulwesen Bremens eingetreten ist. Dieser

Zweig des Unterrichtswesens befand sich nämlich bisher ausschließlich in privaten Händen und es hat noch jahrelanger Bemühungen und Verhandlungen bedurft, ehe nach Erkenntnis ihrer Notwendigkeit die Schaffung einer staatlichen höheren Lehranstalt für die Mädchen verwirklicht werden konnte. Als nach Abschluß der umfangreichen Vorarbeiten, zu denen auch die Verhandlungen mit den bestehenden privaten höheren Mädchenschulen gehörten, endlich Ende des Jahres 1913 mit dem so dringend nötigen und von vielen Eltern ersehnten Bau der Schule begonnen worden war, griff der Krieg, wie auf so vielen anderen Gebieten, so auch hier hemmend ein. Die Hoffnung, die Schule zu Ostern 1915 in Benutzung nehmen zu können, erfüllte sich nicht und man mußte den Zeitpunkt der Eröffnung nochmals um ein Jahr hinaus schieben. Wenn auch, besonders gegen Ende der Bauzeit, die durch den Krieg entstandenen Schwierigkeiten bezüglich der Handwerker- und Arbeiter - Verhältnisse und der Baustoff - Beschaffung ihren störenden Einfluß geltend machten, so konnten sie es doch nicht hindern, daß trotzdem die Schulverwaltung in dem fertigen Neubau die Verwirklichung aller ihrer Wünsche und Forderungen fand. Als Beweis in Stein wird der Bau hoffentlich noch späteren Geschlechtern Bremens verkünden, welche Aufgaben hoher Kultur „wir Barbaren“ auch während der gewaltigsten Kriegsstürme zu erfüllen imstande waren.

Die Schule nimmt in 25 Klassenräumen eine Vor- schule mit 3 Klassen, ein Lyzeum mit 2 mal 7 Klassen und eine realgymnasiale Studienanstalt mit 6 Klassen, ferner 2 verfügbare Klassen auf. Wegen der großen Zahl der Schülerinnen, über 900 bei voll entwickelter Anstalt, sind 2 Turnhallen vorgesehen und die Flure in stattlicher Breite (4,6 m) angelegt.

Der Bauplatz liegt im Mittelpunkt der Stadt an einer Nebenstraße mit geringem Verkehr und bedingte bei seiner nicht übermäßig großen Ausdehnung eine möglichst geschlossene Gruppierung der verlangten Räume. Der Schutz gegen die vorherrschende Windrichtung aus Nord-Westen und das Bestreben, den Klassen möglichst viel Licht und Sonne zuzuführen, ergab eine Grundrißform in Gestalt eines

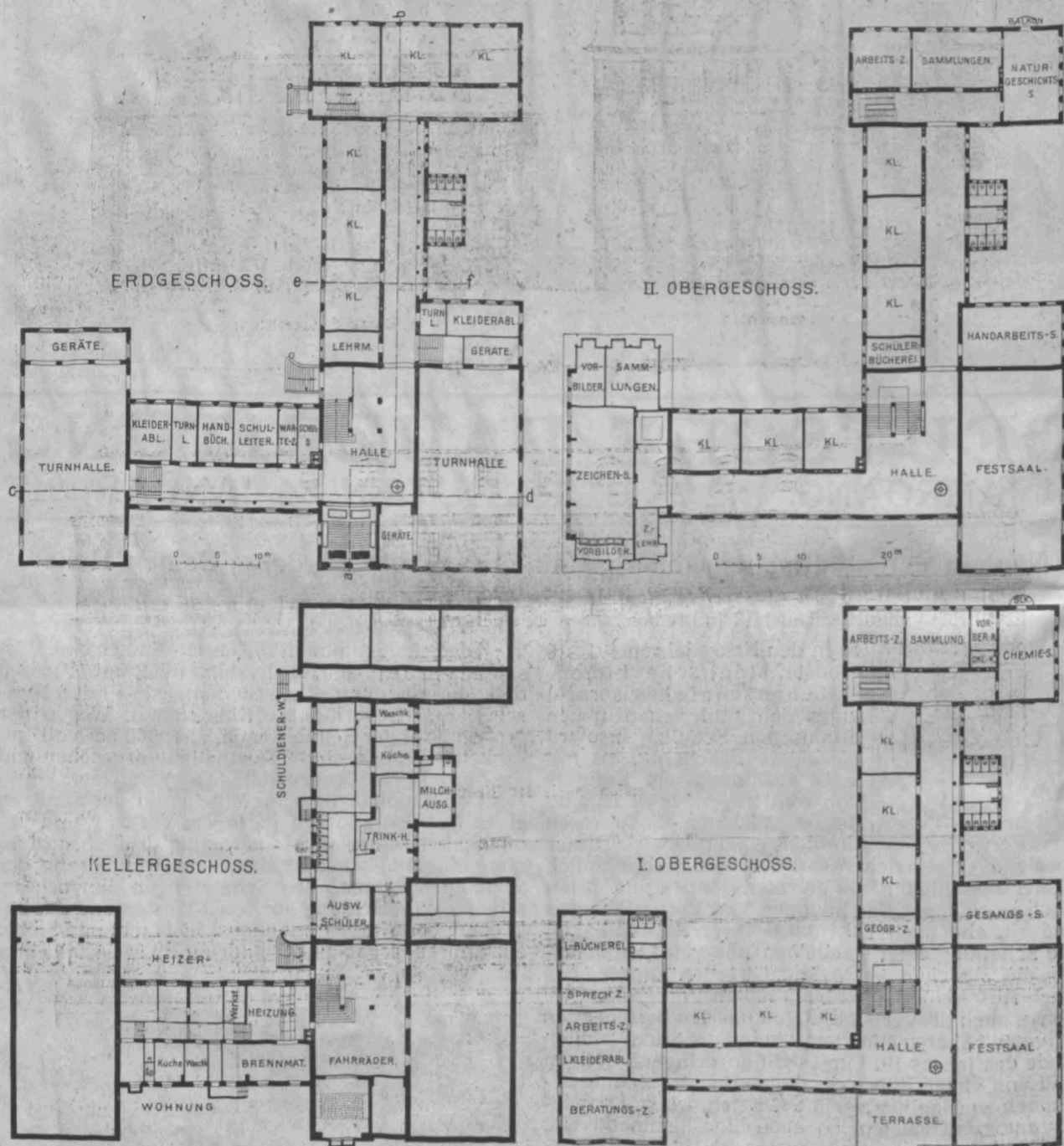




nach Nordosten sich öffnenden rechten Winkels. Nach der Straße zu liegen keine Klassenräume, sondern nur Flure, Turnhallen, Festsaal und Beratungs-Zimmer. Die meisten Schülerinnen werden den breiten Haupt-Eingang benutzen, der unmittelbar von der Straße in das geräumige Treppenhaus führt; der zweite Eingang von der Nebentreppe, den man nach Ueberschreiten des Hofes erreicht, ist für die jüngeren Mädchen bestimmt.

Im Kellergeschoß sind die beiden Wohnungen so angelegt, daß vor allem ihre Wohn- und Schlafzimmer nach der Sonnenseite liegen: die des

überwachenden Räume für auswärtige Schülerinnen und für die Fahrräder. Möglichst leicht vom Haupt-Eingang erreichbar liegen im Erdgeschoß die Dienstzimmer für den Schuldieners und die Schulleitung, bestehend aus Vorzimmer, Arbeitszimmer des Leiters und Handbücherei. Beide gleich große Turnhallen konnten trotz der keineswegs verschwenderisch zur Verfügung stehenden Bauplatzfläche ebenerdig angelegt werden; beide haben, jede für sich, ihre Geräteräume, eine Kleider-Ablage und ein kleines Zimmer für die Turnlehrerin. Der übrige verfügbare Raum dieses Geschosses wird von 6 Klassen



Heizers neben seiner Arbeitsstätte, der Heizung, die mit ihrem Kohlenraum der Straße sehr nahe ist, die des Schuldieners am anderen Ende des Baues neben der geräumigen Milchhalle und in der Nähe der zu

eingenommen, von denen drei in dem hinteren Flügel, an dem Neben-Eingang, die Vorschule aufnehmen. —

(Fortsetzung folgt.)

### Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1917.\*)

**D**er Voranschlag für die Staatsausgaben in Preußen im Rechnungsjahr 1917 überschreitet erstmalig in Einnahme und Ausgabe die 5. Milliarde. Davon entfallen rd. 205 Mill. M. auf die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben, von denen das Bauwesen wie immer den Hauptanteil ausmacht, in diesem Jahr rund

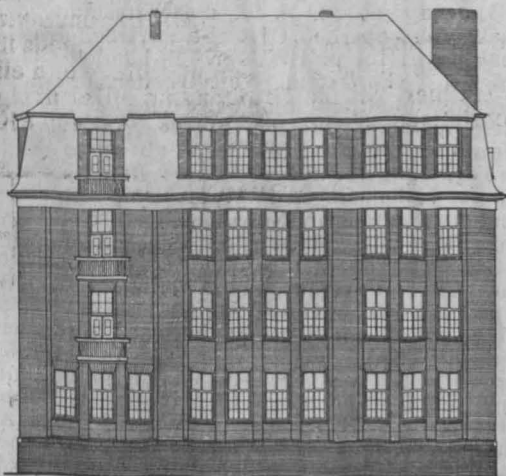
179 Mill. M. oder 87%. Die Ansätze für Bauzwecke halten sich also ungefähr auf der Höhe des Vorjahres, gegen den letzten vom Krieg noch nicht beeinflussten Voranschlag von 1914, der allerdings außergewöhnliche Forderungen, namentlich für die Eisenbahn-Verwaltung, stellte,

\*) Vergl. den Staatshaushalts-Entwurf für 1916 im Jahrg. 1916, S. 55.

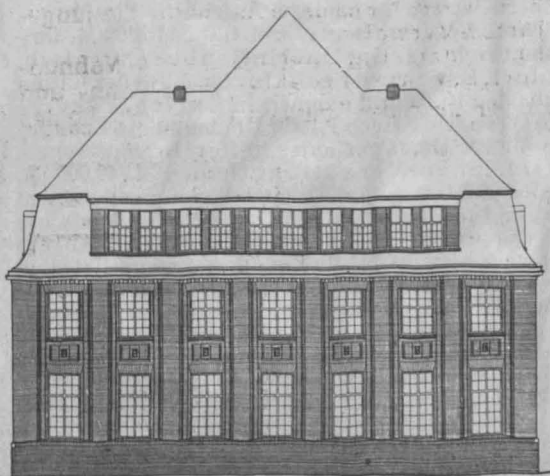
bleiben sie aber um 78 Mill. M. zurück. Denn es sind auf allen Gebieten des Bauwesens nur die notwendigsten Forderungen gestellt.

Nach der Höhe der Ansätze geordnet, verteilt sich der Gesamtbetrag auf die einzelnen Verwaltungen, wie folgt: Eisenbahn-Verwaltung 150,9 Mill. M., Bau-

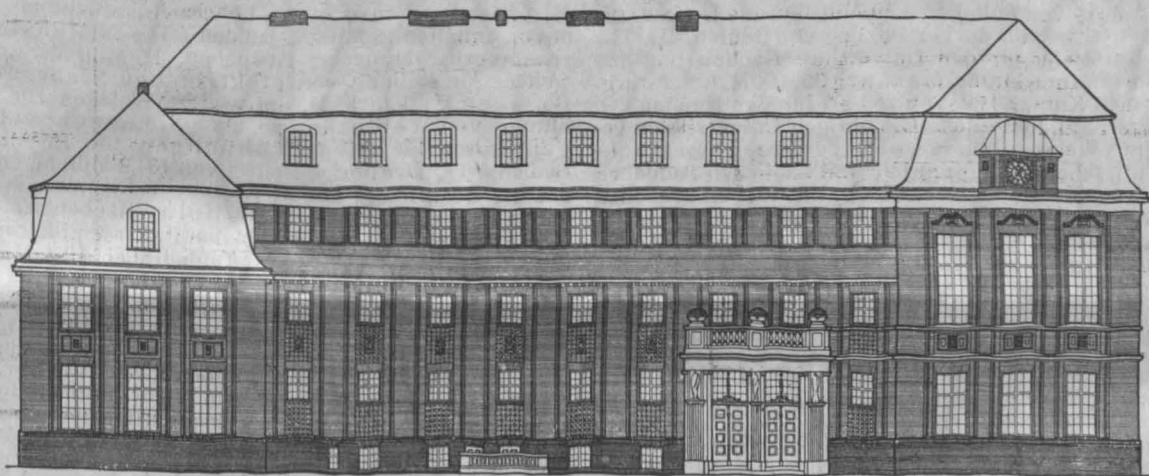
Staatsarchive weitere 200000 M. für den Neubau des Geh. Staats-Archives zu Berlin-Dahlem, das Finanz-Ministerium 213442 M. für Instandsetzungs-Arbeiten in den Hoftheatern in Hannover und Berlin, Grunderwerb für das neue Opernhaus zu Berlin, weitere Erschließung des Umwallungs-Geländes in Posen. Die Verwaltung



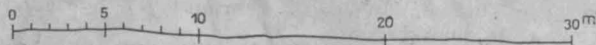
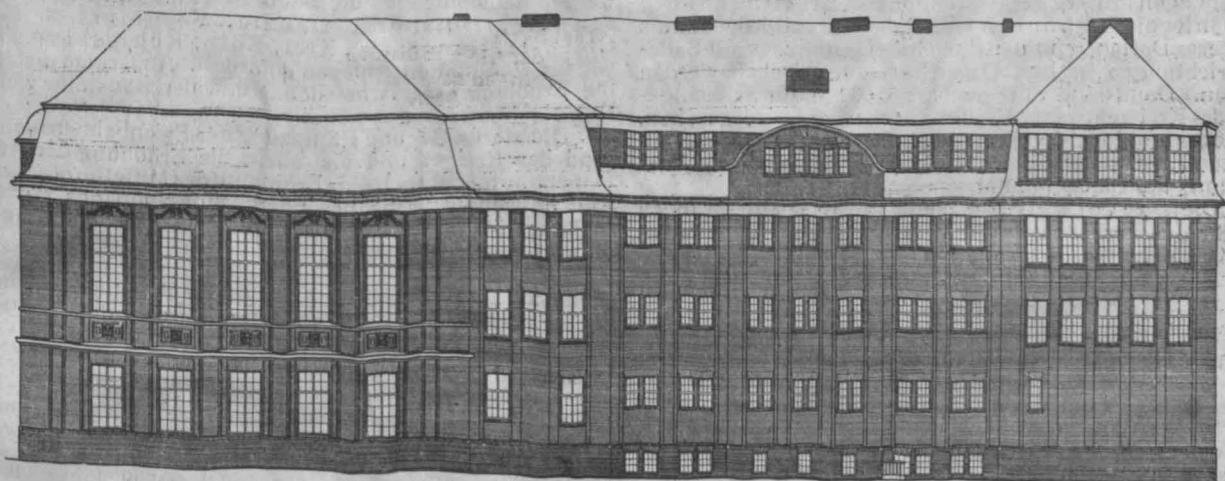
Rückansicht.



Linke Seitenansicht.



Ansicht nach der Straße.



Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. Ansicht nach Südwesten.

Verwaltung 10,32, Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung 6,52, Kultus-Ministerium 4, Domänen-Verwaltung 2,25, Justiz-Verwaltung 2,12, Forst-Verwaltung 1,6 Mill. M. und die anderen Verwaltungen mit Forderungen von unter 1 Mill. M., zus. 1,6 Mill. M.

Von diesen letzteren braucht die Verwaltung der

der Zölle und direkten Steuern fordert 274725 M. zur Fortsetzung des Neubaus der Ober-Zoll-Direktion zu Stettin, die Gestüt-Verwaltung 315900 M. zum schleunigen Ausbau des Vollblut-Gestütes Altfeld, der im Interesse der Landes-Pferdezucht als sehr dringlich bezeichnet wird. Das Ministerium des Inneren



schließlich setzt 592 200 M. an für Dienstwohngebäude der Landgendarmarie und zur Fortsetzung des Neubaus der Polizei-Direktion zu Essen.

Die Forst-Verwaltung will 1,6 Mill. M. vorwiegend für Wegebauten, 300 000 M. für die Beschaffung von Inst-Häusern verwenden. Doch stecken, wie alljährlich, in Forderungen für forstliche Zwecke auch noch nicht herauschälbare Beträge für bauliche Aufgaben.

Die Justiz-Verwaltung will mit 2 115 200 M. ihre Gerichtsbauten in Berlin, Charlottenburg, Crefeld, Düsseldorf, Essen und Frankfurt a. M. weiter führen und Neubauten in Angriff nehmen in Aurich, Eckernförde, Witten i. W. Auch ist ein Umbau nebst Erweiterung des Minist.-Dienstgebäudes in Berlin vorgesehen.

Die Domänen-Verwaltung fordert 2 749 000 M. Davon sind 500 000 M. für Arbeiter-Wohnungen auf den Domänen und 187 000 M. für den Domänen-Baufonds bestimmt. Die weitere Aufteilung der Domäne Dahlem erfordert wieder 900 000 M., für Landgewinnungs-Arbeiten in Schleswig und an der ostfriesischen Küste, für Eindeichungen im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn Niebüll-Westerland (Sylt) und im Drausensee bei Elbing sind 325 500 M. bestimmt. Für Beihilfen zu Wegeanlagen und Güter-Haltestellen der Eisenbahn sind 150 000 M. vorgesehen, schließlich für eigentliche Bauarbeiten bei der weiteren Erschließung der fiskalischen Moore in Ostfriesland 237 200 M. Auch hier sind in einzelnen Ansätzen noch Beträge für bauliche Zwecke versteckt enthalten.

Das Kultus-Ministerium schränkt seine Ausgaben gegen das Vorjahr auch beträchtlich ein auf rd. 4 Mill. M. Davon entfallen 1,59 Mill. auf die Universitäten, durchweg für die Fortsetzung von Bauten. Berlin erhält 650 000 M. für den Universitäts-Neubau und das Museum für Naturkunde, Marburg 350 000 M. für chirurg. und Frauen-Klinik, Breslau 250 000 für den Neubau des landwirtschaftl. Institutes. Die übrigen Universitäten erhalten nur kleinere Beträge. Die technischen Hochschulen fallen in diesem Jahr mit baulichen Aufgaben nahezu ganz aus, die höheren Lehranstalten brauchen 626 275 M. für die Fortsetzung von Schulbauten in Berlin, Freienwalde a. O., Hagen i. W., Heilsberg, Koesfeld, Königsberg, Löben, Minden i. W. Für das Elementar-Schulwesen sind 150 000 M. als I. Teilbetrag für ein Lehrerseminar in Aschersleben ausgeworfen, für Beihilfen zu Kirchen- und Pfarrhaus-Bauten 200 000 M. Für Zwecke der Kunst und Wissenschaft werden 1,21 Mill. M. gefordert, davon 1 Mill. für die Fortsetzung der Museumsbauten und der Rest für den Neubau der Kunstschule zu Berlin.

Bei der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung sind wie immer die rein baulichen Zwecken dienenden Ansätze schwer zu trennen von solchen des bergmännischen Betriebes. Ganz klar ist ein Betrag von 2 929 500 M., wovon 2 265 000 M. auf Arbeiterwohnhäuser und Dienstwohnungen im Bergwerksdirektions-Bezirk Hindenburg und in Recklinghausen entfallen, während 400 000 M. als weiteres Darlehen für den Bau eines Gasthauses mit Bade-Einrichtungen in Bad Oeynhausen gegeben werden sollen. Dann sind aber noch 3 595 000 M. für Schachtgebäude, Kraftzentralen, Kohlenwäschern usw. vorgesehen, die aber wohl nicht voll für reine Bauzwecke dienen. Mit diesen Ansätzen steigt die Gesamt-Forderung dieser Verwaltung auf rd. 6,5 Mill. M.

Die Bauverwaltung bleibt mit 10,32 Mill. M. auch hinter den Forderungen für 1916 zurück, davon entfallen 399 000 M. auf Hochbauten (Ober-Präsidium zu Bres-

lau, Reg.-Gebäude zu Merseburg), 3 372 900 M. auf die Binnenschiffahrts-Straßen und 6 519 000 M. auf Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen. Von den Ausgaben für die Binnenschiffahrt sind 429 500 M. für Brückenbauten (Pregel-Br. bei Tapiau, Deime-Br. bei Labiau i. Raten) vorgesehen, 1,5 Mill. M. als Ergänzungsrate für die Verbesserung der Oder-Schiffahrts-Straße bei Breslau, 600 000 M. für die Fortsetzung der Main-Kanalisation oberhalb Offenbach, Arbeiten im Plauer-Kanal, der Aller und Weser. Es handelt sich vorwiegend um die Fortsetzung von Arbeiten und die Nachbewilligung von Mitteln infolge der durch den Krieg gestiegenen Ausführungskosten. Bei den Ansätzen für Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen ist neu eine Forderung von 400 000 M. als I. Rate für die Erweiterung der Hafenanlagen in Memel, die sich als unzureichend erwiesen haben (Ges.-Kosten zunächst 1,7 Mill. M.), für die Herstellung eines Durchstiches in der Pregelbucht bei Cosse 500 000 M. (als I. Beitrag zu den Ges.-Kosten), für den weiteren Ausbau des Fischereihafens von Geestemünde 400 000 M. (Ges.-Kosten 840 000 M.) und die Herstellung einer Umschlagstelle im neuen Binnenhafen von Emden 1 Mill. M. (Ges.-Kosten 1,9 Mill. M., die dringlichen Arbeiten sind bereits angefangen). Für Landgewinnungs-Arbeiten bei demselben Hafen wird wieder ein weiterer Betrag von 1 Mill. M. gefordert. Für Uferschuttbauten sind weitere 725 000 M. erforderlich und 1,3 Mill. M. sollen aufgewendet werden für den Ankauf der Baggergeräte, die beim Bau des Eisenbahndammes von Niebüll durch das Wattenmeer nach Sylt verwendet worden sind.

Die Eisenbahn-Verwaltung stellt mit 150,9 Mill. M. Gesamtforderung etwas höhere Ansprüche als 1916, davon entfallen 15 Mill. M. auf den Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben, 1,5 Mill. M. auf die weitere Herstellung von elektrischen Sicherungs-Anlagen, je 100 000 M. auf weitere Anlagen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeeverwehungen, sowie für Dienstwohnungen für Eisenbahn-Bedienstete. Der übrige Betrag von 134,2 Mill. M. entfällt auf die Bedürfnisse der 21 Eisenbahn-Direktionen, von denen Essen, Frankfurt a. M., Köln weit oben stehen. Zur Inangriffnahme neuer Arbeiten im Gesamtbetrag von rd. 57 Mill. M. werden an I. Teilbeträgen 10,7 Mill. M. gefordert, davon 3,8 Mill. M. für Werkstättenbauten (Ges.-Kosten 16,56 Mill. M.), der Rest fast ausschließlich für Bahnhof-Erweiterungen und -Neuanlagen (Ges.-Kosten rd. 38 Mill. M.). Unter letzteren ist die Anlage eines neuen Verschiebe-Bahnhofes Gremberg bei Köln (Ges.-Kosten 19,6 Mill. M.), zur Entlastung des Bahnhofes Kalk-Nord, und die Erweiterung der Bahnhof-Anlagen Ehrang-Trier (Ges.-Kosten 9,47 Mill. M.) zu erwähnen, die infolge des bereits 1914 bewilligten 4gleisigen Ausbaues der Strecke Ehrang-Trier notwendig wird. Größere Neuforderungen für den Ausbau von Strecken werden nicht gestellt. Größere Fortsetzungs-Beträge werden namentlich für die Bahnhof-Anlagen in Braunschweig, Duisburg, Danzig, Frankfurt a. M., Gleiwitz, Hamm i. W., Kiel, Köln, Königsberg sowie für Werkstätten-Anlagen gefordert. Außerdem macht die Erhöhung der Arbeitslöhne und der Baustoffe vielfach Nachforderungen nötig.

Die starke Be- und Abnutzung der Eisenbahnen während des Krieges und vor allem die Erhöhung der Arbeitslöhne macht auch eine Erhöhung der Mittelmündigkeit notwendig. Eine besondere, außerhalb des regelmäßigen Staatshaushaltes stehende Eisenbahn-Vorlage ist auch dieses Jahr zu erwarten. —

### Vermischtes.

Die Berufung Joseph Wackerle's an die Kunstgewerbeschule in München bedeutet für letztere einen erheblichen Zuwachs an künstlerischem Gewinn, denn Wackerle ist einer unserer eigenartigsten und bedeutendsten Architektur-Plastiker. 1880 in Partenkirchen geboren, wurde er Schüler von Pruska und Wilh. v. Rüdman in München und kam zunächst an die Porzellan-Manufaktur in Nymphenburg als künstlerischer Leiter. Für den Park der Münchener Ausstellung 1908 an der Theresien-Wiese schuf er die viel beachteten farbigen Majolika-Figuren. 1908 erhielt er eine Berufung an die Porzellan-Manufaktur in Berlin und wurde vor nicht langer Zeit auch zum Lehrer an der Unterrichtsanstalt des Kunstgewerbe-Museums in Berlin ernannt. Nunmehr folgte seine Berufung an die Kunstgewerbe-Schule in München, an der er als Maler, Bildhauer und Ornamentiker tätig sein wird. —

Eine städtische Bauberaterstelle in Dresden ist im Anschluß an das Baupolizei-Amt begründet und dem Oberbaukommissar zur Leitung übertragen worden. Die

Stelle soll zur Unterstützung der großen Bauaufgaben, die nach Friedensschluß sich einstellen werden, dienen und wird bei vornehmer und selbstloser Leitung großen Segen bringen. —

### Wettbewerbe.

Wettbewerb des Bundes deutscher Gelehrter und Künstler betr. Kriegs- und Krieger-Denkmäler. Der vom „Bund deutscher Gelehrter und Künstler“ ausgeschriebene Wettbewerb wird in der Zeit vom 29. Januar bis 2. Februar d. J. zur Erledigung gelangen. —

### Chronik.

Ein neues städtisches Krankenhaus in Peine im Regierungsbezirk Hildesheim ist Mitte Januar 1917 eingeweiht worden. Das mit einem Baukosten-Aufwand von 550 000 M. errichtete Gebäude wurde von Hrn. Stadtbaumeister Wendel in Peine entworfen. —

Inhalt: Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. — Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1917. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



NEUBAU DER STÄDTISCHEN HÖHEREN MÄDCHEN-SCHULE AN DER „KLEINEN HELLE“ IN BREMEN. \* ERBAUT VOM HOCHBAUAMT I. IN BREMEN. \* HAUPT-EINGANG. \* \* \*

DEUTSCHE

\* \* \* \* \* BAUZEITUNG \* \* \* \* \*

\* \* 51. JAHRGANG 1917. \* NO. 8. \* \*





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 8. BERLIN, DEN 27. JANUAR 1917.

## Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

Erbaut vom Hochbauamt I in Bremen. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 39.



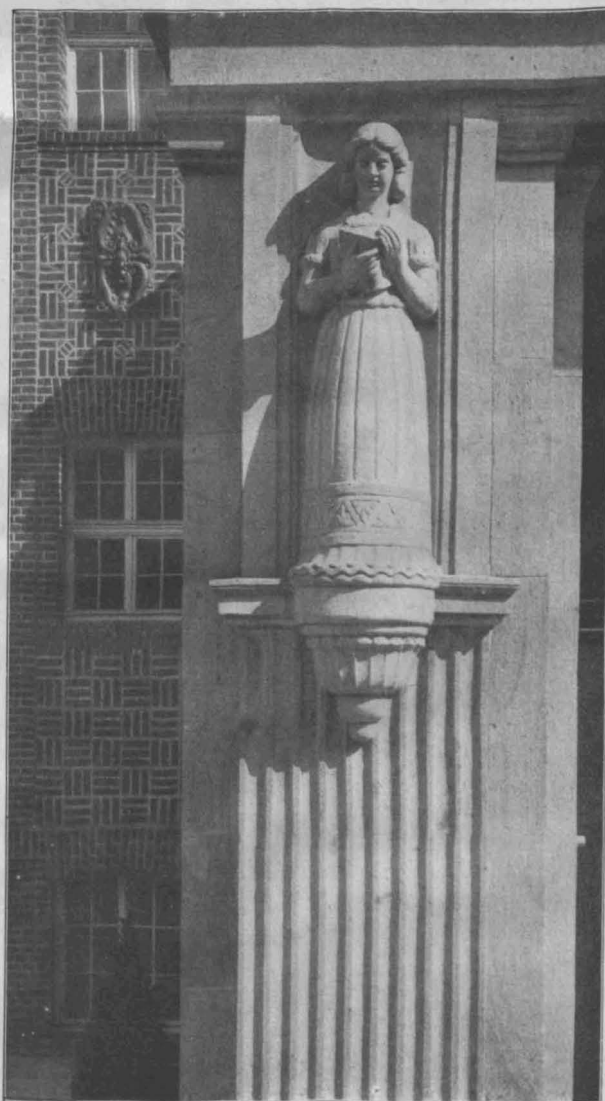
Der Hauptraum der Schule, der Festsaal, befindet sich im ersten Obergeschoß. Er liegt über der rechten Turnhalle und reicht durch 2 Geschosse. Durch die hohe Holzvertäfelung der Wände, seine auf die farbigen Fenster vom Glasmaler G. K. Rohde in Bremen abgestimmte goldig gelbe Farbgebung mit stumpfvioletter Abtönung der Deckenkassetten, der Vorhänge und des Linoleumbelages wird dem Raum das heiter-festliche Gepränge gegeben. (Bildbeilage zu No. 10.) Unter Hinzuziehung des anstoßenden Gesangsaaes kann der Festsaal noch erweitert werden; 7,5 m breite Klapp-Schiebetüren in Höhe der Wand-Bekleidung trennen beide Räume von einander. Ueber der anderen, der linken Turnhalle liegen die für die Lehrkräfte bestimmten Räume, wie Beratungszimmer, Kleiderablage usw.

Eine dritte besondere Raumgruppe birgt der hintere südliche Flügel. Hier sind in drei über einander liegenden Geschossen die mit besonderer Sorgfalt ausgestatteten Räume für Naturwissenschaften untergebracht; für Chemie im I. Obergeschoß, darüber für Naturgeschichte und im III. Obergeschoß die für Physik. Für alle drei Unterrichtsfächer stehen ein Lehrsaal mit Vorbereitungszimmer und Dunkelkammer, ein Sammlungsraum und ein Arbeitsraum für Schülerinnen zur Verfügung, nur durch die fachlich gebotenen Sondereinrichtungen der Abzugsschränke, Arbeitstische und der elektrischen Anlagen von einander unterschieden. Bei den Räumen für Naturgeschichte ist durch Fortfall des Vorbereitungsraumes und der Dunkelkammer eine Vergrößerung des Sammlungsraumes eingetreten. Der übrige Raum der drei Obergeschosse wird von den Klassen eingenommen, in die sich im II. Obergeschoß an der Nordseite nur noch der Zeichensaal mit seinen Nebenräumen und die nach Westen gelegene Handarbeitsklasse einfügen. Die höheren Klassen, die oberste des Lyzeums und bei der Studienanstalt von Unter-Sekunda ab, sind mit Tischen und Stühlen, anstatt Bänken ausgestattet.

In allen Geschossen sind in einem besonderen Umbau an der Westseite reichliche Abortanlagen für Schülerinnen und Lehrerinnen untergebracht; für die Lehrer sind an zwei unauffällig liegenden Stellen die nötigen Räume geschaffen. Für alle anderen nicht

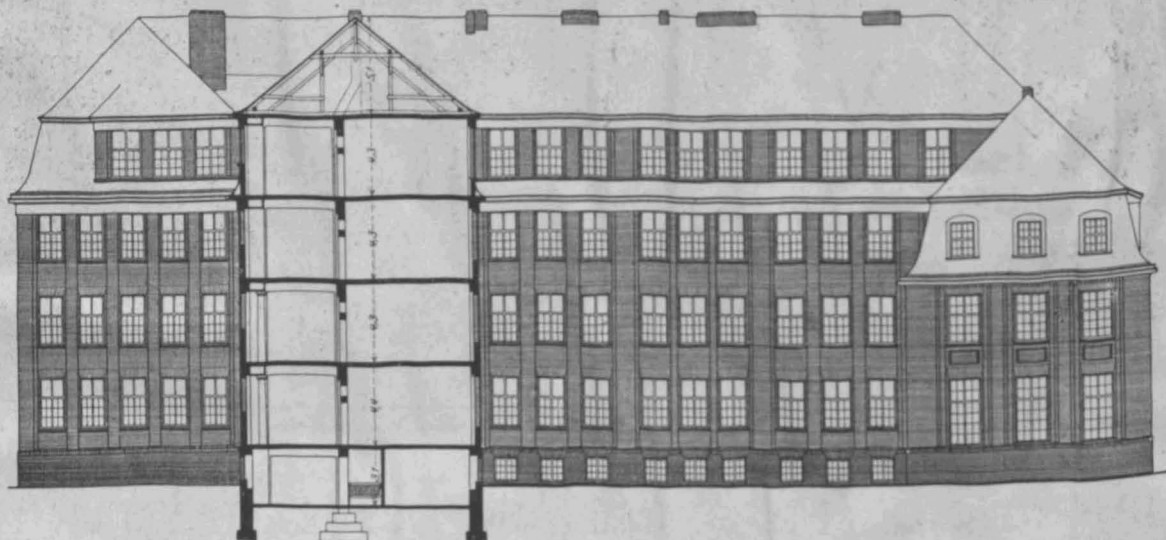
besonders genannten Räume geben die beigelegten Grundrisse Lage und Zweckbestimmung an.

Um den Schülerinnen die Möglichkeit zu geben,

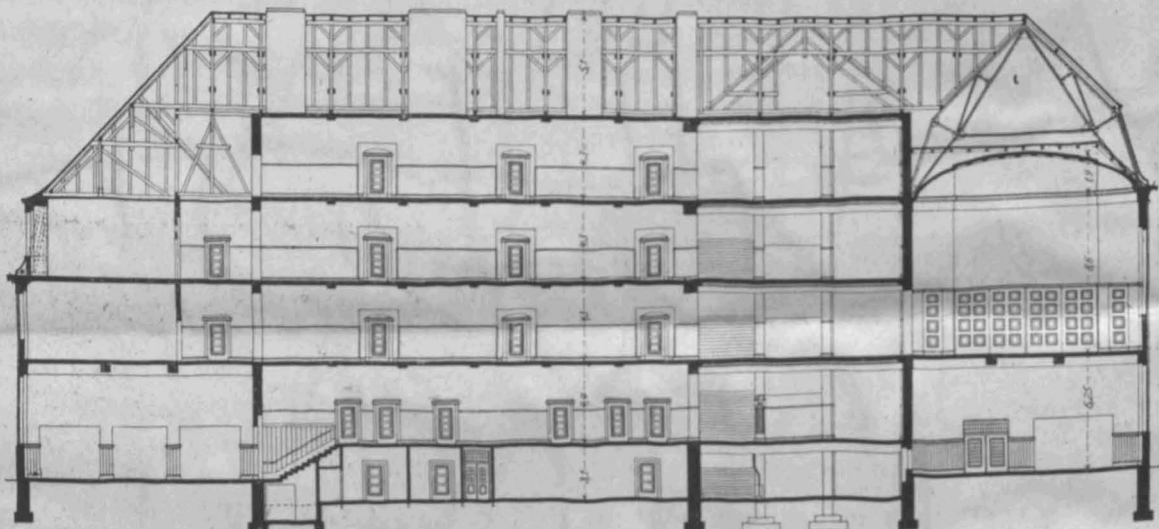


Figur am Haupteingang.

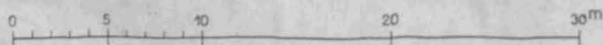
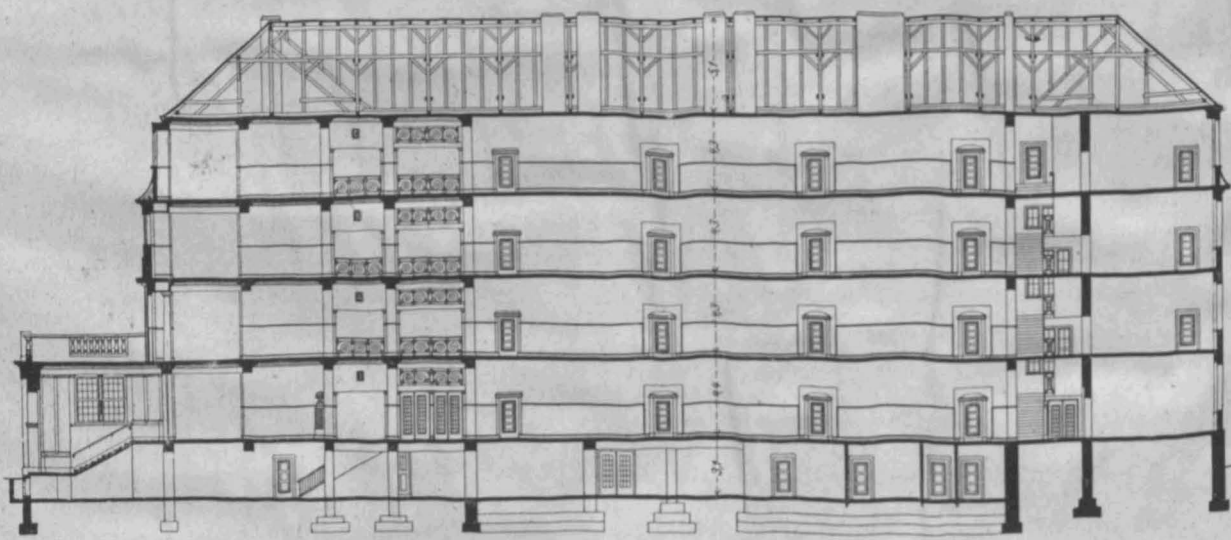
bei schlechtem Wetter die Pausen im Gebäude verbringen und sich auch ausreichend bewegen zu können, sind die Flure besonders geräumig angelegt. und Kleiderhaken, für die Gummischeuhe durch niedrige Gestelle gesorgt. Ein ringsherum angebrachter Linkrusta-Sockel schützt nicht nur die Wände, sondern



Schnitt e-f (siehe die Grundrisse in No. 7, Seite 34).



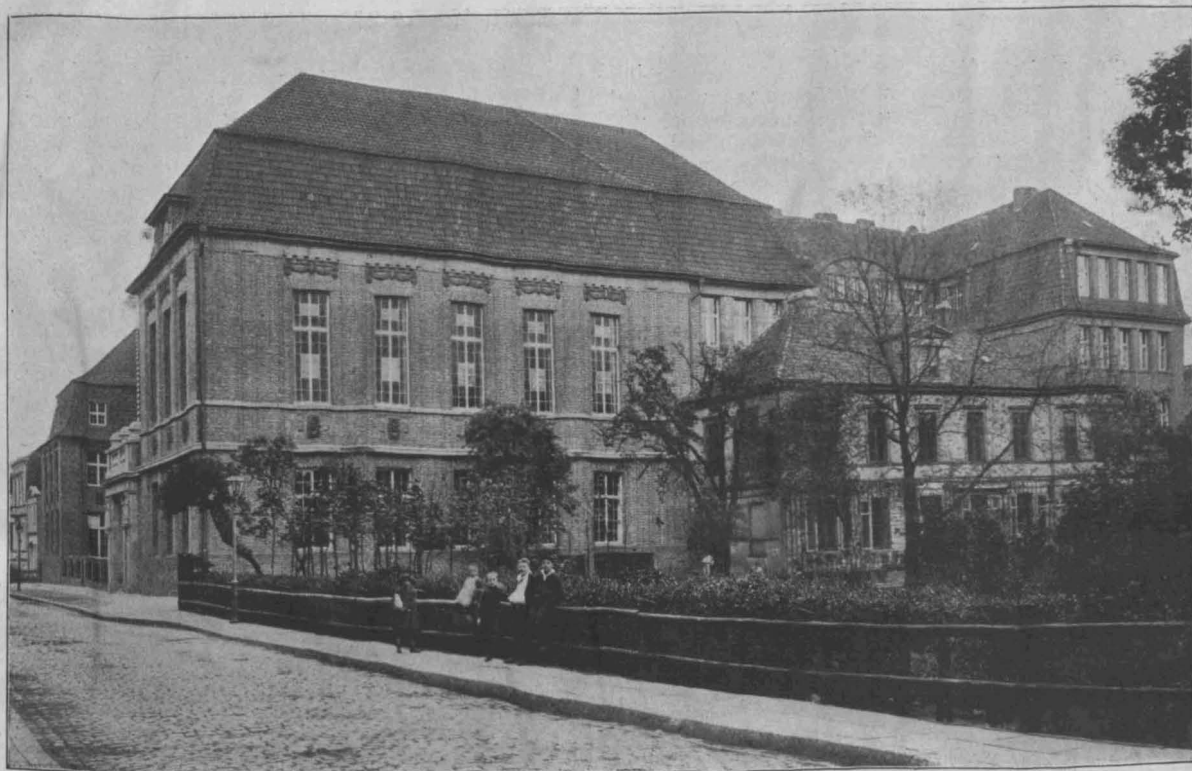
Schnitt a-b.



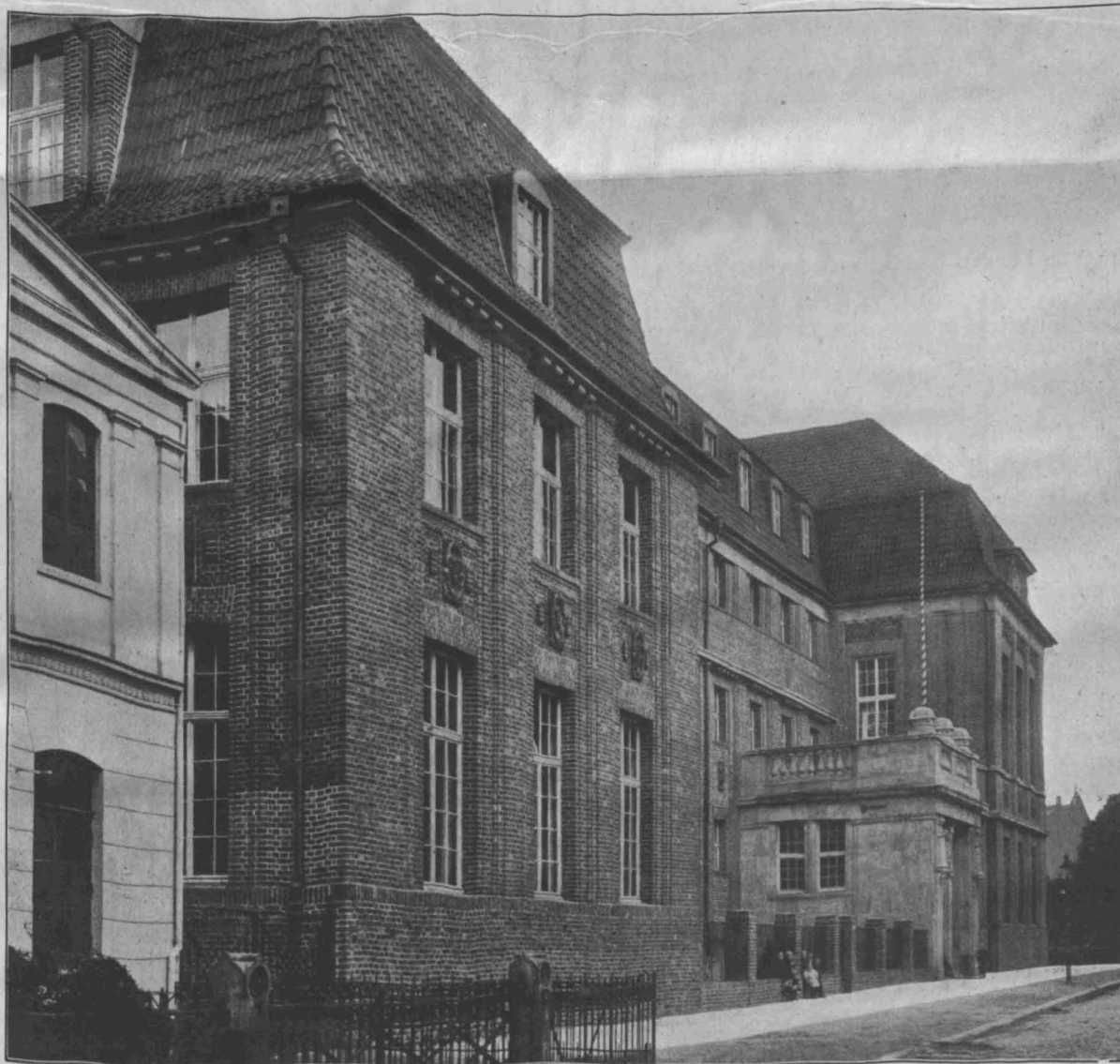
Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. Schnitt c-d.

In besonderen, durch Säulenstellungen gebildeten Nischen ist für die Unterbringung der Ueberkleider und Hüte auf eingebauten durchlaufenden Böcken dern erhöht auch die durch freundliche Farbengebung angestrebte wohnliche Wirkung der Wandelgänge. — (Schluß folgt.)





Ansicht von Westen.



Ansicht von Norden.

Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

## Vermischtes.

Museum und Institut zur Kunde des Ausland-Deutschtums und zur Förderung deutscher Interessen im Ausland. Ein „Deutsches Ausland-Museum“ ist am 10. Januar 1917 in Stuttgart unter Anwesenheit des König Wilhelm II. und von zahlreichen Vertretern der deutschen Staaten gegründet worden. Die Gründung will den Bedürfnissen der Zukunft dienen, in der dem deutschen Volk die Straßen des Weltverkehrs wieder offen stehen. Sie soll zeigen, was das Deutschland daheim und das draußen für einander bedeuten; sie soll beide in fruchtbarere Fühlung mit einander bringen, als bisher. Das Deutschtum im Ausland ausreichend zu fördern, sei ihre nationale Aufgabe. Das Museum soll ein Denkmal und ein Wegweiser sein für alle die, die von draußen Brücken zur alten Heimat oder von uns aus Wege in die Ferne und zum Deutschtum im Ausland suchen. Daß das Museum in der Hauptstadt Württembergs errichtet und die weitgehende Unterstützung des Staates finden wird, ist in dem Umstand wohl begründet, daß Schwaben als Auslands-Pioniere in die ganze Welt gegangen sind. Gegenstände der Sammlungen werden alle Güter der materiellen Kultur, sei es in Wirklichkeit, sei es in Modell oder Bild, sein, wie Siedelung und Feld, Haus und Hof, Innen-Einrichtung und Kleidung, wirtschaftliche Geräte, Anlagen des Handwerkes, der Industrie und des Verkehrs, dann aber auch Erzeugnisse aller Art. Ebenso soll die geistige Kultur in Sprache, Religion und Kirche, Schule und wissenschaftliche Tätigkeit, Literatur und Kunst, sollen soziale Verhältnisse, Sitten und Gebräuche gepflegt werden. Man will z.B. das Deutschtum in Chile, die deutsche Arbeit in der Türkei, die deutschen Siedelungen an der Wolga darstellen und zwar in Beziehung zu Boden, Klima, Pflanzen und Tieren, sowie zur einheimischen Bevölkerung. Auch die Einfügung des Deutschen und der deutschen Siedelung in die neue Umwelt soll gefördert werden. Ein Archiv, eine Auskunfts- und Vermittlungsstelle, eine Stelle für wissenschaftliche Arbeiten soll das Museum erhalten, das den Kampf für das deutsche Volkstum jenseits der Reichsgrenzen aufnehmen soll. Die Industrie wird es bei dem Wiederaufbau des in diesem Krieg Zerstörten dankbar empfinden, daß ihr in dem neuen Museum ein Mitarbeiter mit reichen Hilfsmitteln erstehen wird. Ein förmliches Weltmuseum müsse das Auslands-Museum werden, denn kein Land der Erde gebe es, in dem nicht das Deutschtum sich betätigt und oft das Meiste geschaffen hat. Haben einst die Deutschen, die in's Ausland wanderten, als verlorene Kinder gegolten, so seien sie heute erkannt als Pioniere und Bannerträger des Deutschtums. Das Museum wird Züge des Ausland-Deutschtums festhalten, die für die geschichtliche Forschung gerettet werden, z. B. Mitteilungen über die zerstörten deutschen Siedelungen in Rußland. Bemerkenswert wird für das Museum auch sein die Art der Anpassung des Deutschen an die neuen Verhältnisse. Eine deutsche Siedelung in einer britischen Kolonie oder in Rußland ähnelt schon des Baumaterials wegen in vieler Beziehung derjenigen des herrschenden Volkes. Dennoch bleiben ihr viele Züge, die als ausgesprochen deutsch zu bezeichnen sind. Derselbe Boden in fremden Ländern, der von Deutschen oder von den Angehörigen eines anderen Kulturvolkes bearbeitet wird, zeigt ein sehr verschiedenes Gesicht und läßt den deutschen Einfluß häufig erkennen.

Aus alledem ist zu entnehmen, in wie weitem Rahmen sich die Tätigkeit des neu gegründeten Museums bewegen wird und daß den Arbeiten aus dem Gebiet der Baukunst diesen Begriff im weitesten Sinn genommen, hierbei ein wesentlicher Anteil zufällt. Denn alle Einrichtungen für Wohnen und Verkehr schon fallen unter dieses Gebiet und sie sind die ersten Maßnahmen aller Kulturtätigkeit überhaupt im fremden Lande.

Das Museum, dem schon reiche Mittel zur Verfügung gestellt wurden, hat seinen Sitz vorläufig im Gebäude des Linden-Museums in Stuttgart. Es wird aber zur vollen Aufnahme seiner Tätigkeit bald eines eigenen Gebäudes bedürfen. Wir zweifeln nicht daran, daß das deutsche Ausland-Museum in Stuttgart sich zu einem Gegenstück zum Deutschen Museum in München entwickeln wird.

## Chronik.

Der Plan einer Eisenbahnbrücke zwischen den dänischen Inseln Falster und Seeland als Ersatz der Fähre zwischen den Stationen Masnedø und Orehoved über den Masnedø wird von der dänischen Regierung zur Verbesserung der Reiseroute Warnemünde—Gjedser—Vordingborg—Kopenhagen dem Folkething zur Vorlage gebracht. Die Länge der Ueberbrückung unter Benutzung einer vorgelagerten Insel ist auf rd. 3700 m angenommen; die Baukosten sind auf etwa 11 Millionen Kronen veranschlagt.

## Literatur.

Heimat und Handwerk. Herausgegeben vom großh. badischen Landesgewerbeamt in Karlsruhe.

Als eine Beilage zur „Badischen Gewerbe- und Handwerkerzeitung“ erscheint in Karlsruhe eine Veröffentlichung „Heimat und Handwerk“, deren Ziele schon in ihrem Titel zum Ausdruck kommen. Eine uns vorliegende, auf das reichste mit Abbildungen geschmückte Nummer beschäftigt sich eingehend mit dem Siedlungswesen und enthält in erster Linie einen sehr bemerkenswerten Aufsatz von Dr. H. Kampffmeyer und Baurat Stürzenacker in Karlsruhe, der sich mit „Wohnungsbeschaffung und Ansiedlungstätigkeit nach dem Kriege“ beschäftigt. Dem sehr beachtenswerten Aufsatz folgt eine kleine, gewählte Sammlung städtischer und ländlicher Haustypen in schöner sorgfältiger Darstellung bis in alle Einzelheiten.

## Literatur-Verzeichnis.

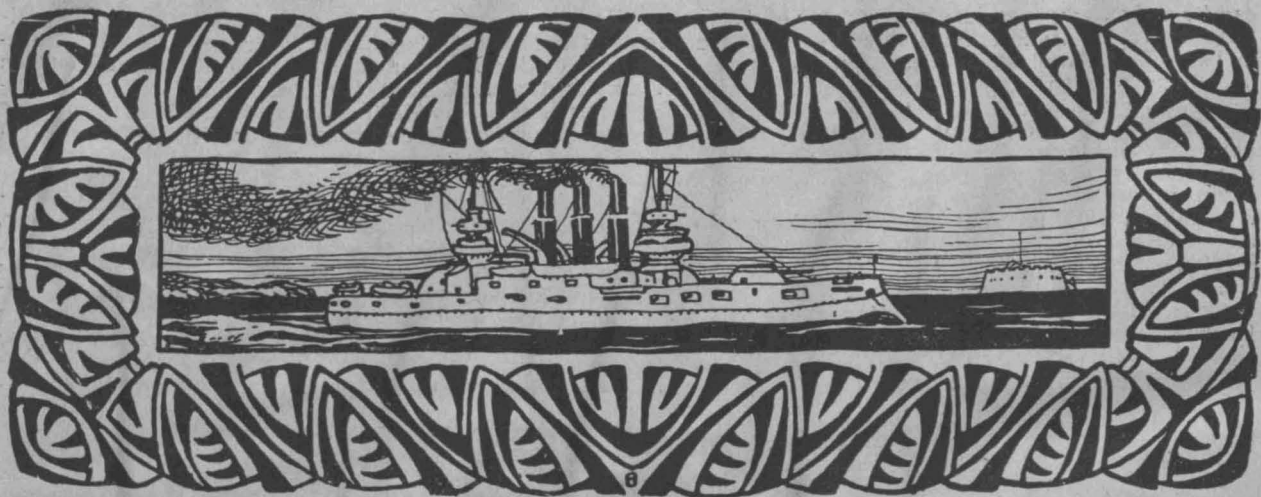
- Uhlands Ingenieur-Kalender. Begründet von Wilh. Heinrich Uhland. 43. Jahrgang 1917. Bearbeitet von Ing. F. Wilcke. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch. II. Teil: Für den Konstruktionstisch. Leipzig 1917. Alfred Kröner Verlag. Pr. geb. in Leinen 3 M.
- Tonindustrie-Kalender 1917 in 3 Teilen. Verlag der „Tonindustrie-Zeitung“ G. m. b. H. Berlin NW. 21. Pr. 1.50 M.
- Herndl, A., Bauamtmann. Formelsammlung und Anleitung für die Berechnung von Massiv-Konstruktionen aus Eisenbeton. Mit 157 Abbildgn. im Text. München 1914. Duncker & Humblot. Pr. geb. 3,20 M.
- Kastendieck, H., Dipl.-Ing. Die Wertveränderung durch Abschreibung, Tilgung und Zinseszinsen. Formeln und Tabellen zur sofortigen Ermittlung des Verlaufes und jeweiligen Standes eines Betriebs- oder Kapitalwertes. Zum Gebrauch für Ingenieure, Verwaltungsbeamte, Kaufleute usw. Berlin 1914. Julius Springer. Pr. geb. 1,60 M.
- Knopp, Beigeordneter. Die Kleinwohnungen der Stadt Düsseldorf an der Essener-Straße. Erbaut August 1912—13. Dr. Krüger, Reinhold. Die Einjährigen-Prüfung für den Extranter. Berlin 1913. Excelsior-Verlag. Pr. 2 M.
- Leltz, Heinrich, Dr.-Ing. Die Berechnung der frei aufliegenden, rechteckigen Platten. Mit 26 Textabbildungen und 2 Tafeln. Berlin 1914. Wilhelm Ernst & Sohn. Pr. 3,60 M.
- Levy-Rathenau, Josephine. Die Frau als technische Angestellte. Schriften des Frauenberufsamtes des Bundes Deutscher Frauenvereine. Heft 1. Leipzig 1914. B. G. Teubner. Pr. 1 M.
- Moszeik, C., Pfarrer. Kriegserlebnisse ostpreussischer Pfarrer. Wohlfle Ausgabe von 497 Seiten. Berlin-Lichterfelde. Edwin Runge. Pr. 3,50 M., geb. 4,50 M.
- Dr. Moufang, Nicola, Rechtspraktikant. Die strafrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes über die Sicherung der Bauforderungen. Leipzig 1914. Karl Ernst Poeschel. Pr. 2 M.
- Münzer, G., Geh. Rechnungs-Rat. Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Fassung 1913. Textausgabe mit Anmerkungen. Gültig vom 1. Juni 1914 ab. Nach den Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 25. Mai 1908 und vom 28. Mai 1914. Berlin 1914. Wilhelm Ernst & Sohn. Pr. 80 Pf.
- Nietzschmann, P., Rechtsanwalt a. D. Orts- und Handwerksgebräuche in der Baustoff-Industrie. Des Zieglers Feierabende, 4. Heft. Berlin 1914. Verlag der Tonindustrie-Ztg. G. m. b. H. Pr. 1 M.
- Dr. von Rieppel, A., Dr.-Ing., Geh. Brt. Die Erziehung des Industriearbeiters. Sonderabdruck aus „Technik und Wirtschaft“, Monatsschrift des Ver. Deutscher Ingenieure. Jahrgang 1913, Heft 7.
- Dr. Schaefer, K., Prof. Peter Behrens, die Deutsche Botschaft in St. Petersburg. Sonderdruck des „Profanbau“. Leipzig. J. J. Arnd.
- Dr. Schär, Joh. Friedr., Prof. und Dir. Buchhaltung und Bilanz auf wirtschaftlicher, rechtlicher und mathematischer Grundlage für Juristen, Ingenieure, Kaufleute und Studierende der Privatwirtschaftslehre. 2., stark erweiterte und völlig umgearbeitete Auflage. Berlin 1914. Julius Springer. Pr. geb. 7 M.
- Sittarz, Alfred. Die Rechte der Hypotheken-Gläubiger an den Mietzinsen. Berlin 1914. Puttkammer & Mühlbrecht. Pr. 60 Pf.
- Dr. Thumm, K., Prof., Abwasser-Reinigungsanlagen, ihre Leistungen und ihre Kontrolle vom chemisch-praktischen Standpunkt. Berlin 1914. August Hirschwald. Pr. 2,80 M.
- Tiefenbach, Reg.- und Geh. Brt. a. D. Der Wettbewerb um die Botschaft in Washington und Vorschläge für die Behandlung unserer Wettbewerbe. Berlin 1914. Ernst Wasmuth.

Inhalt: Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Chronik. — Literatur und Literatur-Verzeichnis.

Bildbeilage: Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 9. BERLIN, DEN 31. JANUAR 1917.

Carl Hocheder †.

**D**er Tod hält in diesen schweren Zeiten eine furchtbare Ernte unter den Fachgenossen. Nun ist nach August Thiersch auch Carl Hocheder in München von uns gegangen. Am Sonntag, den 21. Januar 1917, verschied er plötzlich und unerwartet am Herzschlag, noch nicht 63 Jahre alt. Mit seinem Hinscheiden beklagen wir den Verlust eines der größten Baukünstler der Gegenwart in Süddeutschland und Deutschland überhaupt, eines Künstlers mit ausgesprochener Eigenart und seltener Größe der Anschauung, dessen Kunst mit allen Fasern und ganzer Seele in seinem schönen und kunstreichen Heimatlande wurzelt.

Carl Hocheder wurde am 7. März 1854 als Sohn des damaligen Bürgermeisters und späteren Generaldirektors der königlich bayerischen Verkehrs-Anstalten Adolf von Hocheder in Weiherhammer bei Weiden im Regierungs-Bezirk Oberpfalz geboren und fand seine wissenschaftliche Ausbildung am Realgymnasium in München. Dort besuchte er auch zum Fachstudium der Architektur das damalige Polytechnikum und machte 1881 die Prüfung für den bayerischen Staatsdienst. Nach kurzer Tätigkeit in der Praxis wurde er im November 1881 an die Hochschule als Assistent für höhere Baukunst berufen und kam so schon früh in die Tätigkeit, die er in den letzten Jahrzeh-

ten bis zu seinem Tod wieder aufnahm. Im August 1885 ging er als Bauamts-Assessor nach Amberg, um jedoch bereits 1886 in gleicher Eigenschaft an das Landbauamt in München versetzt zu werden. Jedoch auch in dieser Stellung war er nur 3 Jahre tätig, um dann in die Stellung einzutreten, die seinen künstlerischen Ruf begründen sollte. 1889 wurde Hocheder städtischer Bauamtmann in München. Für die folgenden 25 Jahre ist seine Entwicklung mit dem Aufblühen Münchens auf das Innigste verbunden und blieb es auch, als er aus den städtischen Diensten ausschied, um an der Technischen Hochschule in München den Lehrstuhl für Zivilbaukunde zu übernehmen. Seine Tätigkeit für die Stadt München setzte ein mit einer Reihe neuer Schulhäuser, bei deren Gestaltung er neben überlegter Anordnung und technischer Ausbildung als Ziele einmal eine Stilfassung verfolgte, die in vollendeter Weise aus seinem Heimatlande hervor gegangen war: den Putzbau der Barockzeit, zum anderen eine Gruppierung der bisher gebräuchlichen ungeteilten Massen des Schulhauses zugunsten einer leichteren Einfügung in das Straßenbild und einer malerischen Erscheinung des Bauwerkes überhaupt, wobei er auch Mittel der Plastik und der Malerei zu Hilfe nahm. So entstanden das Bavaria-, das Bergmann-, das Schwind-, das Balan- und das Columbus-Schulhaus, Werke, die in fortschreitendem Maße

## Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien.

**E**s klingt heute schon fast wie ferne Vergangenheit, über Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien, an der Hand eines Reiseberichtes zu sprechen, der 1915 verfaßt wurde und die Verhältnisse bald nach den großen und sich überstürzenden Ereignissen der ersten Kriegszeit in lebendiger Anschauung zu schildern versucht \*). Bodo Ebbhardt hat die Fahrt nach Frankreich und Belgien auf den Ruf des Kaisers unternommen, der „in all den Sorgen um die entscheidenden Kämpfe, in deren Mittelpunkt er stand, beim Anblick hochragender Burgen, grauer Dome und gewaltiger Bauwerke in Frankreich sich seiner alten Begeisterung für Kunst und Wissenschaft erinnerte“ und seinen Architekten berief, eine Anzahl näher bezeichneter Bauwerke zu studieren und aufzunehmen.

Ueber das große Hauptquartier ging die Fahrt zunächst nach Laon, nach der befestigten mittelalterlichen Stadt, die auf hohem steilem Hügel den fingerförmig sich ausbreitenden Kämmen mit der Bebauung folgt. Rings um die Stadt ziehen sich alte Befestigungen mit Mauern und Türmen in zum Teil sehr malerischer Erscheinung. Das Stadttor wird beherrscht durch die Kathedrale, die auf den Kaiser den Eindruck einer Gralsburg macht. Die Stadt ist noch vollständig von der alten Mauer umgürtet; ihre neuen Teile vor den Mauern stehen in hartem Gegen-

satz zu den alten. Die Türme der Kathedrale, die 1850 größtenteils verfallen waren, wurden wieder hergestellt; die Herstellung des Vierungsturmes hat der Krieg unterbrochen. Das Innere enttäuscht: „Es ist in einer vollendeten Formenschönheit ausgebaut, die nur den einen Fehler hat, daß sich derselbe Gedanke immer wiederholt“. Da das Schiff mit Stein abgerieben wurde, so ist der schöne, ehrwürdige Ton, den wir in Deutschland in unseren alten Kirchen so lieben, völlig verschwunden. Verschwunden sind auch fast alle Grabdenkmale, Malereien, Bilder und alle die tausend Schmuckstücke, die, aus der Liebe und Verehrung der Gläubigen entsprungen, sonst alte Kirchen schmücken. Sie fielen wohl der großen Revolution zum Opfer, die Laon zahlreicher seiner schönsten Denkmäler beraubte. Die Straßen von Laon sind reich an reizvollen Bauten: betürmte gotische Herren-Wohnsitze heben sich von den schlichten Häusern der Provinzstadt ab.

Von Laon ging es über Chauny nach Coucy-le-Château. Burg und Stadt Coucy bilden einen einheitlichen Wehrbau großartigster Art. Beide liegen auf einer Bergnase, die aus einer unregelmäßigen Hochebene in ausgeschweiffter Form zwischen drei Tälern weit vorspringt und sind durch zwei künstliche Gräben abgeschnürt. Zwischen diesen Gräben liegt die Stadt, auf der letzten Spitze die Burg, die sich in Vorburg und Kernburg teilt. Starke Ringmauern, durch gleichmäßige dreiviertelrunde Quadertürme verstärkt, umgeben Stadt und Vorburg; alle sind bis zur Wehrganghöhe wohl erhalten und „in ihrer Kraft und schlichten Größe ein Beispiel echter, ritterlicher, germanischer Kraftentfaltung des

\*) Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien. Von Professor Bodo Ebbhardt, Architekt. Mit 134 Abbildungen nach Zeichnungen und Aufnahmen des Verfassers. Burgverlag G. m. b. H. in Berlin-Grünwald 1915.

das Bestreben erkennen lassen, aus der Not der Raum-  
 Bezwungung für das Schulhaus eine Tugend zu machen  
 und mit Aula, Turnhalle und anderen großen Räumen  
 oder Raumgruppen unsymmetrische Bildungen hervor-  
 zurufen, die sich in erfreulichster Weise von den bis da-  
 hin üblichen symmetrischen unförmlichen Baumassen  
 unterscheiden. In dem Gebäude der Kranken- und Pfle-  
 gerinnen-Anstalt des Bayerischen Frauenvereins vom Roten  
 Kreuz in Neuhausen ging er von ähnlichen Grundsätzen  
 aus, die er in dem Direktorial-Gebäude des Krankenhauses  
 an der Lindwurm-Straße in München weiter bildete und  
 im Neubau des St. Martins-Spitals am Münchener Ober-  
 feld bei Giesing zu einem Höhepunkt führte, der dieses  
 Werk zu einem der bedeutendsten Monumentalbauten der  
 Gegenwart macht. Ein Feuerhaus und ein Pfarrhaus in  
 Giesing sind in kleineren Verhältnissen von ähnlichen  
 künstlerischen Grundzügen beherrscht. Eine Kinder-

Bewahr-Anstalt in Bogenhausen, Bauten für die Elektrizi-  
 täts-Werke an der Isar führen die Grundsätze weiter, die be-  
 reits an der Columbus- und der Stieler-Straße in München  
 zu Muster- und Meisterleistungen städtischer Baukunst ge-  
 führt hatten. Das Martins-Spital steht auf der Grenze der  
 von Hocheder geförderten Entwicklung der künstlerischen  
 Gestaltung des Einzelbauwerkes zur Schaffung schöner  
 baulicher Zusammenhänge. Er griff mit Wärme in eine  
 Entwicklung ein, die mehr und mehr begann, schöne bau-  
 liche Zusammenhänge zu suchen und für ihre Erhaltung,  
 Ergänzung, ja selbst Neuschöpfung einzutreten. Er meinte,  
 in diesem Abspringen der Bewunderung vom Einzelgegen-  
 stand auf eine höhere bauliche Gesamtheit, das Städte-  
 bild, dürfe man erfreulicherweise ein gesundes Fortschrei-  
 ten im Sehvermögen der Allgemeinheit nach der künstle-  
 rischen Seite hin erblicken. Es trete ein unbewußtes Ver-  
 langen nach wohlgefälliger Ordnung auf und ein solcher



Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. Gang im 1. Obergeschoß.

damals die geringwertige Masse beherrschenden frän-  
 kischen Herrengeschlechtes“. Es ist nach Ebhardt alles  
 riesenhaft an Coucy's Bauten; man sieht in ihnen den  
 germanischen Herrn, der die gallischen Knechte zu Hun-  
 derten und Tausenden mit eiserner Faust zur Auftürmung  
 dieser Steinmassen zwang. Schon Viollet-le-Duc hat sich  
 für diese stolzen Bauten begeistert und sie in das „Diction-  
 naire de l'architecture“ aufgenommen. Auch Du Cerceau  
 hat sich mit einer Aufnahme der Burg beschäftigt. Die  
 Geschichte der Burg geht bis auf das 5. Jahrhundert n. Chr.  
 zurück; 500 erhält die Abtei St. Remi sie von Chlodwig  
 als Geschenk. 1514 erhält sie Claudia, die Tochter Lud-  
 wigs XII., bald darauf fällt sie an Heinrich II. und gelangt  
 1576 an Diana, um jedoch 1594 unter Heinrich IV. an die  
 Krone zurück zu fallen. Sie kommt darauf an die Ludwige,  
 wird 1652 in den Kriegen der Fronde gesprengt und wird  
 1829 als Ruine für 6000 Franken an den Herzog von  
 Orleans, den späteren König Louis Philipp von Frankreich  
 verkauft. So endet die stolze Geschichte, die ihren Höhe-  
 punkt erreichte, als Sire de Coucy im „Saal der neun guten  
 Helden“ mehr als 1000 Gäste und Vasallen zu glänzender  
 Hofhaltung versammelte. „Hier mögen holde Frauen  
 ritterlichen Minnesängern und dem Spiel fahrender Leute  
 gelauscht haben, während in den zwei haushohen Kaminen  
 die Flammen um riesige Holzkloben lohten und ein reich  
 geschmücktes Heer von Mundschenken und Köchen die  
 Speisen aus der Burgeküche auf die Festtafeln schleppte. Mit  
 dem Erlöschen des Geschlechtes 1397 mit Enguerrand VII.,  
 Sohn Katharina's von Oesterreich, verblaßte auch die  
 Pracht der Hofhaltung in der Burg zu Coucy“.

Mächtig überragt alles der größte aller Bergfriede.  
 Seine Lage ist wunderbar überlegt, er erhebt sich hinter

dem inneren Burggraben und ist vor dem inneren Burg-  
 hof noch einmal für sich von einem tiefen und breiten  
 Graben umgeben. Im inneren Burghof lehnen sich zwischen  
 den Ecktürmen die großartigen Wohnbauten an die Außen-  
 mauern: zwischen zwei Türmen der Saal der Heldinnen,  
 zwischen zwei anderen Türmen der große Prunk- und  
 Saalbau; eine gotische, hölzerne Tonne, in den Dachstuhl  
 hinein reichend, überdeckte den glänzenden Raum. Zu  
 den Wohnräumen waren die Innenräume der mächtigen  
 Türme hinzugezogen. Ueberall sind die Formenreste  
 einer einst reichen und edlen Ausbildung noch erhalten.  
 Was heute von dieser Burganlage übrig ist — es sind sehr  
 erhebliche Reste — gehört an Größe und Schönheit des  
 Bagedankens und an Monumentalität der Ausführung  
 zu dem Gewaltigsten aus mittelalterlicher Vergangenheit.  
 Ebhardt widmet Coucy eine reiche Anzahl Skizzen, die  
 das Bild der stolzen Anlage festhalten.

Auf der Weiterreise berührt den Baukünstler beson-  
 ders traurig der Anblick der von den Franzosen immer  
 wieder beschossenen Gotteshäuser, „der schönen alten  
 Dorfkirchen romanischer und gotischer Zeit, die der  
 fromme Sinn der germanischen Oberschicht hier in Frank-  
 reich Ort bei Ort einst errichtete.“ Auf eine Einladung  
 des Kaisers besuchte Ebhardt auch das damalige Große  
 Hauptquartier. Im Ganzen öde und reizlos wie viele  
 französische Provinzialstädte, ist die Stadt doch in ihrem  
 älteren Teil als Gründung der Spätrenaissance bemerkens-  
 wert. Städtebaulich wertvoll ist die Gestaltung des Haupt-  
 platzes mit Durchbildung der Platzwände in einheitlicher  
 Form, eine in der Barockzeit häufigere, in der Zeit der  
 Renaissance seltene Anordnung diesseits der Alpen.  
 Gleiche Firsthöhe und ein korbogenartiger Laubengang





Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. Gang im 3. Obergeschoß.

ziehen um den Platz herum. Ueber je vier Bogenstellungen ist ein steiles, hohes Dach angeordnet, turmartig empor gezogen und beiderseits abgewalmt. Die entstehenden Kehlen sind durch niedrigere Satteldächer ausgefüllt. Durch die hohen Dächer erhält der Platz ein stattliches Aussehen. In der Mitte erhebt sich ein Brunnen-Denkmal, an der einen Schmalseite steht das barocke Rathaus. Vier Straßen öffnen sich in der Mitte der vier Platzseiten. Ueber den Fluß, der die Stadt in starken Windungen durchfließt, führten eine Reihe großer, jetzt gesprengter Steinbrücken. In der alten Stadt erheben sich bis heute die Reste der graben- und mauergeschützten Zitadelle, deren Bastionen noch die steilen Mauern der Renaissance zeigen. Der malerischste Bau der Stadt ist aber die über das Wasser gebaute alte Mühle, ein stattlicher Barockbau mit jonischen Säulen und Dreieckgiebel. Neuere Bronze-Denkmalen erinnern an Frankreichs Vergangenheit.

Ueber die Schlachtfelder von Sedan führte ein Ausflug nach der Abtei „d'Orval“. Kloster Orval ist eine Benediktiner-Abtei, die 1124 gegründet und bis in die späte Barockzeit dauernd ausgebaut wurde. Sie ist heute völlig Ruine. Den Anstoß zum Zerfall gaben Brand und Plünderung in der französischen Revolution. Die Lage ist die ähnlich abgelegene, welche die Benediktiner oft wählten, z. B. bei Maulbronn oder Bebenhausen. Das Kloster liegt in einem fruchtbaren Tal am Bach inmitten von Wald und Wiesen. Eine weit ausgreifende Mauer umschloß den Klosterbezirk in der ganzen Breite des Tales, das der Bach der Länge nach durchfließt. Den Besucher umfängt vom ersten Schritt an „jener unbeschreibliche Zauber, den nur völlig verwahrloste Ruinen im Verein

mit einem rauhen wilden Pflanzenwuchs ausüben können“.

Die Abtei zeigt mittelalterliche und barocke Baugruppen. Am bedeutendsten sind die Reste der romanischen Kirche „Unser lieben Frauen“. Eine große, dreischiffige Anlage zeugt von der Meisterschaft des Erbauers, die Ausbildung der Einzelheiten vom Reichtum der Bauherren. Der Kirche schloß sich ein Kreuzgang an, dem die Küchen und der Speisesaal angebaut waren; zwei Höfe waren ihr vorgelagert. Ein Stich vom Jahre 1760 gibt die Begrenzung der Anlage wieder, ehe die Bauten der Barockzeit hinzu kamen. Diese wurden in bedeutendem Umfang, eine große St. Bernhard-Kirche als Mittelpunkt, ohne Rücksicht auf achsiale Beziehungen zur mittelalterlichen Baugruppe errichtet. An die neue Kirche schlossen sich ein neuer Kreuzgang und weitere ausgedehnte Flügelbauten. Die Abmessungen waren bedeutend, die Geschosshöhen ungewöhnlich. Die barocke Kirche hatte 100 m Länge bei 26 m Breite, von denen 12 m auf die lichte Weite des Mittelschiffes kommen. Das Baumaterial war kostbar: Marmor für Säulen, Pfeiler und Fußboden.

Bemerkenswert ist der Gegensatz zwischen dem edlen alten Kirchenbau und dem späteren aufwändigen Barockbau. „Dort Innigkeit der Durchbildung der ganz urgermanisch anmutenden Ornamente und Einzelheiten, hier Prunk und Kälte und bei aller Großartigkeit der Gesamtanlage geistlose Wiederholung der Formen. Die Innigkeit spricht dort aus dem unerschöpflichen Reichtum an Einzelformen an Säulen und Gewölberippen, an Fenstern und Portalen, und es ist vielleicht nicht unnützlich, darauf hinzuweisen, daß diese ziervolle Durchbildung nicht nur mit der kirchlichen Bestimmung des Baues zusammen hängt.“ —

(Schluß folgt.)

für das Wohlbehagen des Sehorganes voraus zu setzen. Der Ordnungssinn sei auch ganz unabhängig vom Zeitgeschmack, seine treibenden Faktoren gehörten dem Empfindungsleben an und könnten sich nur dann rein entfalten, wenn dabei die intellektuelle Seite möglichst ausgeschaltet sei. Einzig und allein das Wohlbehagen des Auges an dem zu Schauenden solle maßgebend sein. Das künstlerische Sehen müsse wieder Gemeintut werden; mit dem Auge sei das Ganze als Bild aufzunehmen, das Volk müsse so schauen, wie der Künstler schaut. Es war Hocheder vergönnt, diese Grundsätze in die Tat überzuführen und den beim Martins-Spital angeschlagenen Akkord weiter zu bilden im bedeutendsten Monumentalbau, der ihm zuteil und seit dem National-Museum und dem Justizpalast in München errichtet wurde, im Verkehrs-Ministerium zu verwirklichen. Es ist keineswegs eine sprunghafte, von außen an ihn heran getretene Entwicklung, die sich von Giesing bis zum Maffei-Anger vollzog, sondern es ist die einfache Weiterbildung und Uebertragung des bereits bei seinen ersten Bauten angeschlagenen Grundsatzes auf den umfangreichen Monumentalbau mit verschiedener Bestimmung. Diese kam seinem künstlerischen Drang dabei mehr oder weniger entgegen. Er schrieb darüber, der Entschluß, bei den ersten Entwurfs-Arbeiten die Räume der Post mit denjenigen des Verkehrs-Ministeriums zu vereinigen, hätte ihm die Frage nahe gelegt, ob man die Baumassen mehr nach malerischem Prinzip in ein Nebeneinander zweier verschiedenen Zwecken dienenden Baukörper zerlegen, oder ob man eine nach symmetrischen Gesetzen geordnete Bau-Einheit anstreben solle. Man entschloß sich zum letzteren Gliederungsprinzip zugleich unter Verzicht auf eine individuelle Durchbildung jeder dieser beiden Gruppen für sich zugunsten der großen einheitlichen Erscheinung. Diese war für die Gegend des ehemaligen Maffei-Angers zur Bildung baulicher Zusammenhänge das Gegebene, denn sie erlaubte diese Bildung in sich, ohne Zuhilfenahme der Umgebung, denn diese kam künstlerischem Empfinden in keiner Weise entgegen. „Schon die Nähe des Bahnhofes“, schrieb Hocheder, „mit seinen ständigen Rauch entwickelnden Lokomotiven, aber auch die hohen, teils wenig ansprechenden Miethäuser älteren Systemes, welche künftig die dem Staatsbau gegenüber liegende Straßen-Umsäumung bilden sollten, alle diese Verhältnisse boten wenig Aussicht, zusammen mit dem Neubau ansprechende Architekturbilder gewinnen zu lassen und es verbot sich damit von selbst, eben ein in sich geschlossenes Bauganzes in diese Umgebung einfach hinein zu stellen, vielmehr mußte alles Bemühen darauf gerichtet sein, den reizlosen Rahmen möglichst ganz auszuschalten, indem man wenigstens für die Hauptfront aus den neuen Baumassen selbst platzartige Gebilde auszusparen, also einen würdigen Rahmen aus der eigenen Materie heraus zu schaffen suchte“. So entstanden hier in sich bauliche Zusammenhänge von hohem künstlerischem Reiz in einer an solchem durchaus baren Gegend. Dieser Grundsatz und die dabei angewendete Stilfassung sind freilich nicht frei von Angriffen geblieben und nicht ohne elegischen Zug äußerte er einmal zum Verfasser dieses Nachrufes, man bezeichne ihn als den letzten großen Meister des Barock, um damit zu sagen, er habe an der stilistischen Weiterbildung der Baukunst in der Gegenwart keinen Anteil. Es sei aber häufig das Los langfristiger Bauausführungen, bei ihrer Vollendung einer anderen Geschmacksrichtung gegenüber zu stehen, als bei ihrem Beginn. Mit Recht erwartete er, daß so manche aus dem Kampf der Meinungen hervor gegangene Urteile sich später selbst berichtigen werden. Er erblickte in seinem Werk den Werdeprozeß eines in ehrlichem Ringen nach logischem Ausdruck entstandenen Architekturwerkes. „Besitzt eine Schöpfung wirkliche Werte, so werden sie früher oder später dennoch zu einer gerechten Würdigung gelangen, wenn sie auch vorübergehend durch überstrahlende Schlagworte bestimmter einseitiger Richtung in den Schatten gestellt sind.“ Der vorzeitig Abgerufene dürfte noch die Empfindung gehabt haben, daß seine Erwartung sich zu erfüllen begann. Denn in der Tat beginnt sich heute schon gegenüber der Gruppe des Verkehrs-Ministeriums eine andere Beurteilung einzustellen, als unmittelbar nach ihrer Vollendung. Freilich, ganz unbeeinflußt von den kritischen Ausstellungen ist Hocheder nicht geblieben, davon zeugen eine Reihe namentlich dekorativer Bildungen des Inneren, die das Bestreben zeigen, die Bahnen des wenn auch persönlich aufgefaßten Barock zugunsten von Kunstbildungen zu verlassen, die der ursprünglichen Art des Meisters nachstehen mußten.

Eine Zwischenstufe auf diesem Entwicklungsgang bilden die von Hocheder geschaffenen großen Bade-Anstalten; das noch als letztes Werk seiner Tätigkeit für

die Stadt München entstandene Müller'sche Volksbad an der Isar und die Badeanstalt von Hermannstadt in Siebenbürgen. Im Müller'schen Volksbad schuf er das unerreichte Vorbild einer städtischen Badeanstalt sowohl nach der badetechnischen wie nach der baukünstlerischen Seite. Auch im Kirchenbau war der Meister, der schon in der Kapelle des Martins-Spitals ein so anziehendes sakrales Werk geschaffen hatte, mit großem Erfolg tätig. Seine protestantische Kirche in Neu-Pasing bei München gehört zu den besten und erfolgreichsten Versuchen einer Lösung des Problems des protestantischen Kirchenbaues. Mit einem bemerkenswerten Entwurf für ein Siegesdenkmal an der Isar in München trat er in die Denkmalbewegung der bayerischen Hauptstadt ein. Eine schöne Tätigkeit entfaltete er auch im Süden. Das Rathaus in Bozen ist eine feingefühlte Eingliederung eines neuen städtischen Verwaltungshauses in ein gefestigtes altes Stadtbild. Im Sugana-Tal bei Levico schuf er Ausführungen, mit denen er sich erfolgreich dem südlichen Charakter der Landschaft anzupassen suchte. Die Kur-Anstalt Banki bei Sofia, Schloß Hirschberg bei Weillheim in Bayern und Schloß Neu-Egling bei Murnau zeigen ihm in gleicher Weise als fein empfindenden Architekten für die Bedürfnisse des Wohnens, wie seine kleineren Wohnhausbauten, die Häuser Föppl, Finsterwalde, sein eigenes Haus in Neuhausen usw. Fast alle diese Werke des fruchtbaren Künstlers sind in der „Deutschen Bauzeitung“ zur Veröffentlichung gelangt, die somit den besten Ueberblick über sein Lebenswerk und die Entwicklung seines künstlerischen Schaffens vom Beginn seiner Tätigkeit für die Stadt München an gibt.

Zahlreich waren die Auszeichnungen und äußeren Ehrenbezeugungen, die dem Verstorbenen zuteil wurden: er war Ehrenmitglied der bayerischen Akademie der bildenden Künste in München; ordentliches Mitglied der kgl. preussischen Akademie der Künste in Berlin, Mitglied der Kommission für staatliche Monumentalbauten in München und Ritter des bayerischen Maximilians-Ordens. Hocheder besaß außerdem von seinem Landesherrn die Goldene Medaille für Kunst, erhielt auch in Paris eine goldene Medaille und wurde durch die „Deutsche Gesellschaft für Volksbäder“ für seine mustergültigen Badeanlagen mit der silbernen Medaille dieser Gesellschaft ausgezeichnet.

Hocheder ist München Zeit seines Lebens treu geblieben. Es war zwar nicht seine Vaterstadt, umschließt aber den ganzen Lauf seiner Entwicklung. Wiederholten Berufungen nach auswärts gegenüber, so unter Anderem 1903 als Stadtbaurat für Hochbau nach Frankfurt a. M., blieb doch stets die Liebe zu München siegreich, das ihm auch die Gattin schenkte. Von vier Kindern, zwei Söhnen und zwei Töchtern, ist der eine der Söhne, die beide im Felde stehen, Regierungs-Baumeister, der andere Tonkünstler.

Es ist ein ungemein kunstreiches und gemütreiches Künstlerleben, das der Tod so plötzlich gefällt hat. Das Künstlerische wie das Menschliche waren in Hocheder gleichmäßig entwickelt und er zählte zu den Künstlern, die man das Recht hat, wahre Künstler zu nennen und zu den seltenen Menschen, die man als prachttvolle, liebwerte Menschen zu bezeichnen sich gewöhnt hat. Er war als Mensch wie als Künstler einfach und wahrhaftig. Diese Eigenschaften sichern ihm bleibenden Ruhm in der Baugeschichte der Gegenwart. — Albert Hofmann.

### Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau eines Gemeindehauses und Jugendheimes in Flensburg durch Erweiterung und Umbau des ehemals Wolffschen Anwesens am Südergraben erläßt die St. Nikolai-Gemeinde daselbst zum 15. April 1917 unter Architekten, die in Flensburg ansässig oder dort geboren sind. Unter den Preisrichtern Reg.- und Brt. Gyssling, Architekt Dir. Huber und Reg.-Bmstr. Hildt in Flensburg; unter den Ersatzleuten Reg.-Bmstr. Otto und Stadtbauinsp. Ziegler daselbst. 3 Preise von 500, 300 und 200 M. Unterlagen gegen 10 M., die zurück erstattet werden, durch die genannte Gemeinde. —

Ein Preisausschreiben des Karlsruher Hilfsausschusses für bildende Künstler betrifft Entwürfe zu Vereinszeichen des „Wirtschaftlichen Verbandes bildender Künstler West-Deutschlands“, des „Vereins bildender Künstler“ in Karlsruhe, sowie zu einer Buchmarke für die Bücherei dieses Vereins. Frist 1. März 1917. Beteiligung nur für badische Künstler. —

Inhalt: Carl Hocheder †. — Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.